

# INHOUD

## SOMMAIRE

nr.4 december 1998  
décembre

<b>Maritiem België op het einde van de 19de eeuw Aan de vooravond van de Belgica-expeditie</b> door Prof. Chr. Koninckx	219
<b>Les Uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (III)</b> par CPV(hre) J.-C. Liénart	231
<b>Marine van Zuid-Korea viert jubileum</b> door G.A.H. Toremans	243
<b>Les années terribles: La Royal Navy aux abois</b> par P. Eygenraam	247
<b>Lobelia met "Open Spirit" naar de Baltische Zee</b> door G.A.H. Toremans	251
<b>L'exercice de déminage "Open Spirit": le Lobelia réalise le meilleur score</b>	253
<b>Le Stern: un nouvel "Auxiliaire" pour la Marine</b> par Saint Bernard du Spuikom	255
<b>De A963 "Stern" voegt zich bij onze vloot</b> door F. Bruneel	256
<b>Wandelaar te Portsmouth</b> door IMR H. Lateste	258
<b>Qui connaît Romano Drago?</b> par J.-M. de Decker	260
<b>Belgisch/Duitse Letter of Intent</b> door G.A.H. Toremans	261
<b>Maritiem Panorama</b> Eerste semestriële balans Oostendse haventrafiek 1998 Oostendse haven aangesloten op snelweg E40 Nieuwe havenindustriezone voor Nieuwpoort door H. Rogie	262
<b>Le "Pardon de Batellerie-Plaisance"</b> Par B. Mercier	266
<b>Woorden uit de zeemanskist: Dol</b> door wijlen 1OM(b.d.) J.-B. Dreesen	268

### Info Marine

270

**ISSN 0028-2790**

**Revue maritime trimestrielle  
Driemaandelijks maritiem tijdschrift**

**Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift**  
L. Delprat

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef**  
J.-C. Vanbostal

**Lay-out**  
K. De Deyne

**Vertaling, verbetering - Traduction, correction**  
J.-P. Duperroy - Mevr. A.-M. De Backere  
M. Vanderstraeten - Mevr. C. Cappon

**Dienst publiciteit - Service publicité**  
V. Segaeert - C. Cappon

**Administratie - Administration**  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
**Neptunus b.p./pb 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66**

**Service vente et abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst**  
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30  
500 BEF jaarlijks / annuel  
750 BEF beschermend / protecteur  
1.000 BEF weldoend / bienfaiteur

**Raad van Beheer - Conseil d'administration**

**Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-C. Liénart**

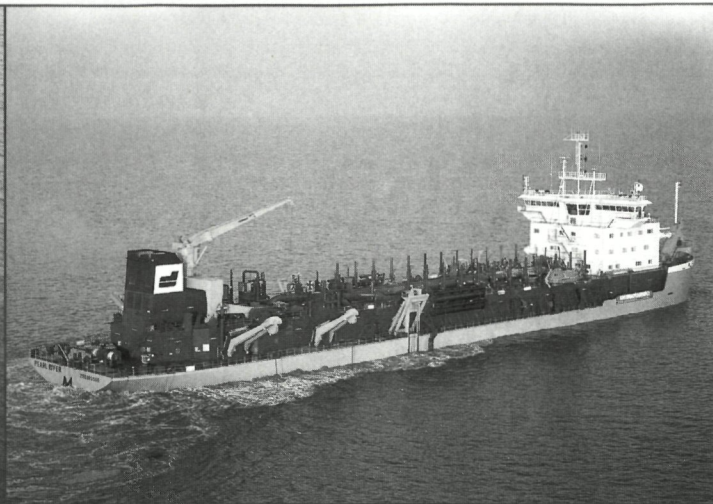
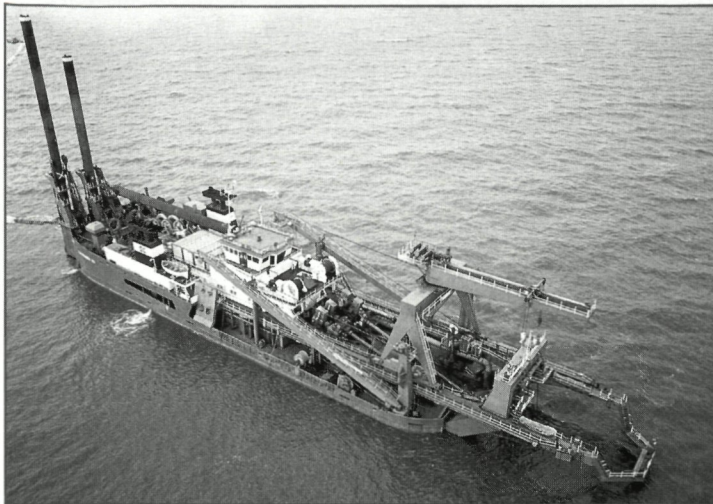
**Président - Voorzitter: L. Delprat**

**Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise**

**Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste**

**Beheerders - Administrateurs:**  
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck,  
G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal,  
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe





# Wherever experience meets progress



**BDC**

**N.V. Baggerwerken Decloedt en Zoon**

Bredensesteenweg 20/21 • 8400 Oostende • Belgium  
Tel. + 32 59 32 17 89 Fax + 32 59 32 01 61

Av. Fr. Rooseveltlaan 11 • Bruxelles 1050 Brussel • Belgium  
Tel. + 32 2 647 75 10 Fax + 32 2 647 44 94  
E-mail [decloedt@decloedt.be](mailto:decloedt@decloedt.be)

Tijdokstraat 24 • 8380 Zeebrugge • Belgium  
Tel. + 32 50 55 97 97 Fax + 32 50 55 97 00



# Maritiem België op het einde van de 19de eeuw

## Aan de vooravond van de Belgica-expeditie

### Inleiding

De scheiding der Nederlanden bekrachtigd door het *Verdrag van Westfalen (Vrede van Münster/Osnabrück)* in 1648, zette een domper op de economische ontwikkeling van de Zuidelijke Nederlanden, en niet in het minst op de scheepvaart. Het verdrag impliceerde de sluiting der Schelde, waardoor Antwerpen van de zee werd afgesneden. Behalve de zeevisserij, beperkte de handelsvaart op zee zich tot Oostende<sup>1</sup>. Onmiddellijk na de *Vrede van Münster* hadden de Staten van Vlaanderen bij de overheid aangedrongen:

1° om de zeesluis van Plassendale te verplaatsen naar Slijkens, dicht bij Oostende;  
2° om een kanaal te laten graven tussen Slijkens en Plassendale;  
3° om het bestaande kanaal tussen Plassendale en Brugge te verbreden en te verdiepen om zeeschepen toe te laten;  
4° om het kanaal Brugge-Gent te verdiepen;  
5° om zowel te Brugge als te Gent kanalen voor de doorvaart te graven, de zgn. coupures. Het lag in de bedoeling de afsluiting van de Schelde te omzeilen.



De haven van Oostende tijdens de 18de eeuw

(1)

In 1676 zijn de programmapunten 1° en 2° verwezenlijkt. Punt 4 was in 1753 gerealiseerd, terwijl in 1751 de toelatingen voor punt 5 werden verleend. Het initieel programma werd dus goeddeels afgewerkt, maar het had meer dan een eeuw geduurd. De verhoopte weerslag op de scheepvaart heeft nog iets langer op zich laten wachten. Het duurde tot in de 18de eeuw, eer Oostende tot bloei kwam. In het begin van de eeuw is er wel de kortstondige Oostendse Compagnie die op China en Indië handel dreef, maar uiteindelijk zal afgeschaft worden onder de druk van de Grote Mogendheden. In de tweede helft van de 18de eeuw verdubbelt de goederentransport tussen Oostende en Gent, als gevolg van de voltooide infrastructuurwerken. In de jaren 1770-1785 is er zelfs een echte bloeiperiode, als gevolg van de neutrale houding in Europese conflic-

ten naar aanleiding van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog (1776-1783). Een nieuw dok werd in 1776 voltooid, terwijl nieuwe stapelhuizen werden gebouwd. Een beurs en een verzekeringskamer werden opgericht. Reglementen inzake stapelrecht, handel en waterpolitie werden gepubliceerd. Tenslotte verkreeg Oostende het statuut van vrijhaven in 1781.

De situatie op de Schelde zou onveranderd blijven tot het *Haags Verdrag* van 1795 tussen Frankrijk en de Bataafse Republiek werd afgesloten: dit verdrag stipuleert o.a. dat beide landen de Schelde, de Hont, de Maas en de Rijn als gemeenschappelijke stromen erkennen. De toegang vanuit de zee tot Antwerpen was dus opnieuw vrij<sup>2</sup>. Na bijna anderhalve eeuw vaart opnieuw een zeeschip op naar Antwerpen. Het voer wel onder Russische vlag.

<sup>1</sup> *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden (MGN)*, O.l.v. G. Asaert e.a. Bussum, 1977, III, p.87 et sq.

<sup>2</sup> De formele ontsluiting dateert van 1795, dankzij het verdrag, maar in de praktijk was de Schelde open vanaf 1792. *MGN*, III, p.88.



<b>Havenbeweging Oostende - Oostenrijkse periode (3)</b>	
Jaartal	Inkomende schepen eenheden
1776	526
1777	529
1778	644
1779	1037
1781	2941
1782	2626

Eigenlijk is nog weinig onderzocht in hoeverre de sluiting van de Schelde in die tijdspanne effectief en hermetisch is geweest. Zeker is dat de maritieme activiteit bijzonder gereduceerd was en dat de inwoners van de Zuidelijke Nederlanden bijgevolg hun maritieme traditie verloren. Het is dan ook niet verwonderlijk als in de 19de eeuw initiatieven om de traditie nieuw leven in te blazen, slechts moeizaam van de grond komen. Als de scheepvaart tijdens de Franse overheersing (1792-1814) en tijdens het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden (1814-1830) toch stilaan weer op dreef komt, dan is het meestal dankzij stimulansen die uitgaan van de vreemde overheersers. Al onderkent men geenszins het belang van de havens voor 's lands economie eens dat België in 1830 onafhankelijk is geworden, toch zal met de regelmaat van de klok getwijfeld worden aan de noodzaak van een eigen koopvaardij en van een eigen militaire vloot. Vandaar dat tegemoetkomingen ter bevordering van de scheepvaart vaak van korte duur zijn. Het politiek debat inzake maritiem beleid zal eeuwigdurend en soms dubbelzinnig blijven, bij gebrek aan maritieme ambities, maar vooral bij gebrek aan een overheidspolitiek op lange termijn. Men kan er vanuit

gaan dat in dat opzicht precies de langdurige sluiting van de Schelde niet zonder invloed is geweest en haar stempel gedrukt heeft op de mentaliteit.

### **De Franse Periode (1792-1815)**

Hoe paradoxaal het ook moge klinken, wanneer onze provincies eerst vanuit Parijs, daarna vanuit Den Haag worden bestuurd, worden de havens uitgebouwd en komt de scheepvaart in een stroomversnelling terecht. Misschien was die vreemde impuls veel meer uit eigen belang ingegeven dan om welke andere beweegreden ook. Het is een onmiskenbaar feit dat de expansie gedragen werd door de Industriële Revolutie. Voor Napoleon Bonaparte die de Oostenrijkse Nederlanden bij het Franse rijk had ingelijfd, betekende Antwerpen zoveel als het legendarische pistool gericht op Albion.

In 1811 en 1812 kwamen in Antwerpen resp. de Kleine (Bonapartedok) en Grote Haven (Willemdok) gereed, terwijl nog tijdens het eerste decennium van de 19de eeuw de Scheldekaaien uitgebreid werden. De opvangcapaciteit voor schepen diende immers gelijke tred te houden met het schepenverkeer.

De sterke schommelingen in de periode 1795-1814 zijn toe te schrijven: aan een ongunstige regeling der marktprijzen, het verbod op de invoer van Engelse koopwaren, en niet in het minst aan de continentale blokkade van de Engelsen. Zeer waarschijnlijk zijn de gegevens voor het eind van de 18de eeuw uiterst onvolledig. De forse stijging in 1802 staat in rechtstreeks verband met het verlenen van het stapelrecht aan Antwerpen. In tegenstelling tot de laatste jaren van het Oostenrijkse regime gingen de havenactiviteiten van Oostende in die periode achteruit.

<b>Havenbeweging in Antwerpen Franse periode</b>	
Jaartal	Inkomende zeeschepen (4) (eenheden)
1795	1
1796	4
1798	2
1799	8
1800	49
1801	76
1802	969
1805	2424
1806	1650
1807	1350
1809	254
1810	500
1811	550
1812	1446
1814	900

Antwerpen echter was niet alleen een handelshaven maar tevens een militaire basis. In 1796 was de dienstplicht op zee ingevoerd: zeelui tussen 18 en 50 jaar moesten aan boord van oorlogsschepen dienstdoen. Bij decreet werden in datzelfde jaar de eerste examens voor kapitein georganiseerd. En in 1800 werd een havenkapiteindienst opgericht. Napoleon had in 1804 een arsenaal laten bouwen maar ook een werf waar een veertigtal schepen op stapel werden gezet. Wanneer Napoleon van het toneel verdwijnt, liggen er in de haven niet minder dan 47 oorlogsbodems, voor het merendeel gloed-

<sup>(3)</sup> E. VAN BRUYSSSEL *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*. Brussel-Parijs, 1861-1864, III, p.295.

<sup>(4)</sup> J. DELMELLE *Histoire de la navigation et des ports belges*. Brussel, 1982, p.51 et sq.



nieuw. Deze buit zal onder de overwinnaars van Waterloo worden verdeeld.

### De Hollandse periode (1815-1830)

Het *Congres van Wenen* (1814-1815) zal de kaart van Europa hertekenen volgens het legitimiteits- en compensatieprincipe. Het komt in hoofdzaak neer op een restauratie van de situatie vóór de Napoleontische oorlogen. Territoria die ingelijfd of heroverd waren geweest, werden aan de rechtmatige dynastieke eigenaars teruggeschonken. Daar waar restitutie moeilijk was, werd gecompenseerd door uitwisseling van gebieden. Op die manier werden de voormalige Oostenrijkse Nederlanden aan Willem I toegekend, waardoor de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden opnieuw herenigd werden. Deze regeling was in feite reeds in de marge van het *Congres van Wenen* door de *VIII Artikelen van Londen* van 21 juni 1814 getroffen.

Als koning van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden (1815-1830) moet Willem I de grote verdienste

worden aangerekend zich te hebben ingezet voor de economie van zijn land. Hij heeft moderne methodes gestimuleerd om de industriële revolutie te laten doorbreken. Hij zag het voordeel in van de symbiose tussen het industriële zuiden en het op handel gerichte noorden met de koloniën als nuttig complement. Zijn kanalenpolitiek was niet alleen in het noorden maar ook voor het zuiden omvangrijk: de Zuid-Willemsvaart (1822-1826), het Kanaal Gent-Terneuzen (1825-1827) en het Kanaal Brussel-Charleroi (1827-1830) werden onder zijn impuls gegraven.

Ook de scheepvaart zelf werd niet verwaarloosd. In 1816 richt Willem I de zeevaartpolitie op, zowel in Antwerpen als in Oostende, waarbij specifieke bevoegdheden aan de baljuw of waterschout worden toegekend, weliswaar uitgeoefend onder de voogdij van de lokale overheid. In 1819 wordt het *Koninklijk Zeemanscollege* opgericht, de eerste beroepsvereniging in haar genre, terwijl in Antwerpen de zeevaartschool heringericht wordt, weliswaar in gemeentelijk regie. In 1823 wordt de school door de Staat overgenomen<sup>5</sup>. In 1820 kwam ook te Oostende een zeevaartschool tot stand.

Vanaf 1817 komt een regelmatige scheepvaartdienst op gang tussen Antwerpen en Rotterdam, en in 1828 tussen Antwerpen en Londen. In 1819 had Antwerpen een eigen brand- en zeeverzekeringsmaatschappij, genaamd *Securitas*. Ter bevordering van een nationaal verzekeringswezen verbood een wet van 1821 alle verzekeringsoperaties door buitenlandse maatschappijen. Het stimuleert de oprichting van nog zes andere zeeverzekeringsmaatschappijen in de jaren 1821-1830, waarin koning Willem I persoonlijk participeert in het startkapitaal. In 1828 wordt de *Bureau des renseignements pour les assurances maritimes* opgericht, d.i. een commanditaire vennootschap, die in 1829 omgedoopt wordt tot *Bureau Veritas*. In navolging van *Lloyds Registry of Shipping* in Londen, geeft het *Bureau Veritas* jaarlijks een register uit, waarin de waarde wordt opgegeven van alle schepen die alle Europese havens aandoen, i.t.t. de *Lloyd* die zich tot de Engelse havens beperkte. Het *Bureau Veritas* zal bovendien ook nog als onafhankelijke verzekeringsmakelaar optreden. In 1829 worden de scheepswerven Boël in Temse op de Rupel aangelegd. Voor de haven van Antwerpen impliceert dat allemaal een batig saldo.

Het verkeer in de haven is niettemin onderhevig aan een ongunstig douanetarief, dat weliswaar in 1822 versoepeld wordt in het voordeel van de onderdanen van het koninkrijk. Goederen aangevoerd op nationale schepen genoten van een algemene reductie van 10% op de invoerrechten. Op vreemde schepen werd een tonrecht van f1,50 per ton en per jaar geheven. Maar hoewel Antwerpen over florissante exportvennootschappen beschikt, toch telt men er quasi geen rederijen. Ook Gent zal van de heropbloei van de economie



Hollands koopvaardijfregat

A. van der Laan (ca.1684-1755) (2)

<sup>5</sup> Opgericht in 1798, hield de school op te bestaan in 1815. R. SMET & A. DE VOS. *Het onderwijs van de zeevaartkunde aan de Belgische Zeevaartscholen tijdens de beginperiode van het koninkrijk België (1830-1849). Een eerste benadering.* In: *Collectanea Maritima*, III, Brussel, 1987, p.73.



<b>Havenbeweging in Antwerpen - Hollandse periode</b>	
Jaartal	Inkomende zeeschepen (6)
1815	3000
1816	3700
1817	999
1818	468
1819	600
1826	930
1829	1028
1830	1028

profiteren, niet in het minst door de verbetering en verbreding van het oude Saskanaal, dat tot Terneuzen wordt uitgegraven. Gent is dan met de Zee-Schelde verbonden, wat de toegang voor zeeschepen rechtstreeks mogelijk maakt. In 1827 werd het Handelsdok uitgegraven dat het jaar daarop in verbinding werd gesteld met het kanaal naar Terneuzen<sup>7</sup>. Ook Oostende was aan havenhernieuwing toe. In 1820 werden twee handelsdokken voltooid. De scheepvaarttrafiek bleef echter onbeduidend. In 1823 liepen slechts 301 schepen de haven binnen. Dat was ver beneden de cijfers opgetekend tijdens de laatste jaren van de Oostenrijkse periode.

Sedert 1817 bouwt de ingeweken Ier John Cockerill stoommachines voor schepen in Seraing bij Luik bestemd voor de marine, de Rijnvaart en de scheepvaart op de Maas. Sedert 1803 worden immers stoommachines op schepen ingebouwd. In 1824 legt Cockerill een scheepswerf aan in Antwerpen; het eerste zeeschip

besteld door de marine wordt reeds in 1825 te water gelaten.

### **De Belgische Onafhankelijkheid en de oprichting van een militaire vloot**

In september 1830 breekt in Brussel een opstand los tegen de overheersende positie van de Noord-Nederlanders. Het leidt snel tot het uitroepen van de Belgische onafhankelijkheid. Aanvankelijk legt de regering in Den Haag zich niet neer bij de afscheuring van België. Hollandse troepen vallen België op twee fronten aan. De kersverse koning der Belgen, Leopold I, neemt de leiding van de strijdkrachten op zich. Maar de disparate samenstelling van wat nauwelijks een leger kan genoemd worden, verplicht Leopold I de hulp in te roepen, te lande van de Fransen, op zee van de Engelsen die een blokkade toepassen.

De Hollandse troepen trekken zich terug, maar zullen de Antwerpse citadel tot in 1832 blijven bezetten: op

die manier wordt nog een controle uitgeoefend op de scheepvaart op de Schelde. Eigenlijk wordt de Schelde opnieuw afgesloten, waardoor ook de toegang tot Gent via het kanaal van Terneuzen wordt getroffen.

De Schelde is echter een vitale verkeersader voor het prille onafhankelijke land en dus is die situatie onduelbaar. Het Nationaal Congres had in december 1830 in de begroting voor 1831 een bedrag van £ 250.000 laten inschrijven voor het aanmoedigen van de zeevisserij en voor de reders van koopvaardischepen<sup>8</sup>. Deze tegemoetkomingen hadden niet veel zin, als de belangen van de scheepvaart en visserij niet gewaarborgd werden, desnoods gewapenderhand gelet op de vijandige houding van de Hollanders. Om die reden keurt het Nationaal Congres op 15 januari 1831 de toekenning van een krediet goed voor een bedrag van £ 250.000 voor de oprichting van een militaire vloot: de Koninklijke Marine wordt een feit. Zes weken later wordt de bouw van twee brigantijnen gedecreteerd. Daarna volgt nog de bestelling van vier kanonneerbotten.



Kanonneerboot van de Scheldeflotielje, Oorlogskotter 1830-1856

(1)

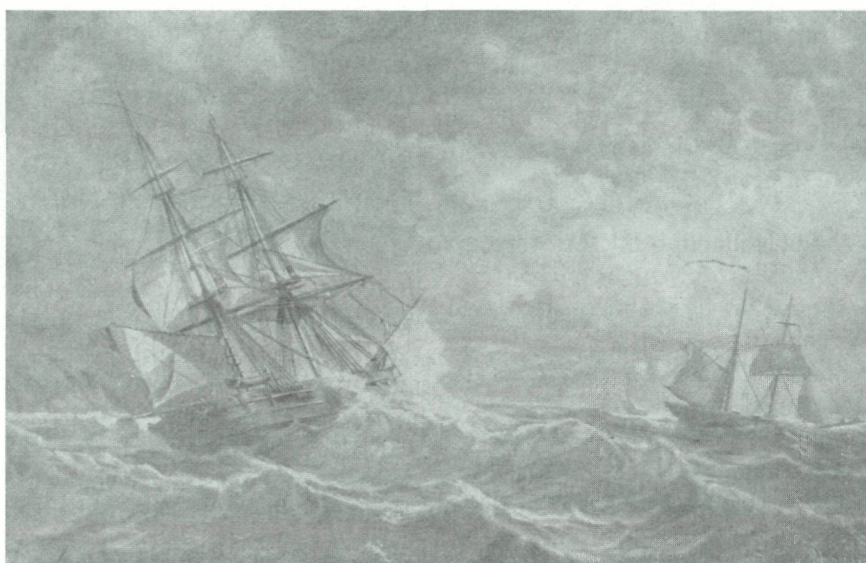
<sup>(6)</sup> Id., p.61.

<sup>7</sup> J. DECAVELE, R. DE HERDT & N. DECORTE, *Gent op de wateren en naar de zee*. Antwerpen Gent, 1976, p.219.

<sup>8</sup> C. VLEESCHOUWERS. *Administratieve evolutie van het Bestuur van het Zeewezen. 1830-1978*. In: *Archief- en Bibliotheekwezen in België*, XLIX, 1978, p.505.



De aanloop tot de creatie van een militaire vloot wordt echter bijna in de kiem gesmoord wegens gebrek aan belangstelling vanwege de overheid. Dat het enthousiasme niet bijzonder hoog oplaaide voor de oprichting van de Koninklijke Marine, blijkt reeds van bij de bespreking van haar begroting. Inderdaad, wanneer vanuit het halfrond (J. Lebeau) gevraagd werd welk minister verantwoordelijk geacht werd voor de middelen ter beschikking gesteld van het Zeewezen, klonk het antwoord erg onverschillig: de ene of andere minister zou daarvoor optreden, luidde het<sup>9</sup>. De compagnie ter bescherming van de scheepswerven opgericht wordt ontbonden en de werven zelf aan hun lot overgelaten. Maar omdat de Hollanders de Antwerpse citadel nog steeds niet hebben ontruimd, wordt beslist de uitrusting der op stapel staande schepen toch voort te zetten. Vier fregatkapiteins, acht luitenants-ter-zee, acht vaandrigen en twaalf adelborsten, alsook 600 manschappen worden aangemonsterd. Bovendien werd op 27 april 1832 besloten een compagnie van 120 man samen te stellen ter bescherming van de scheepswerven. Zij zou bestaan uit: twee officieren, één sergeant-majoor, vier sergeanten, acht korporaals, honderd matrozen en 4 scheepsjongens. De rekrutering van het marinekorps ging echter met veel moeilijkheden gepaard; tijdens het Hollandse regime waren de "Belgen" systematisch geweerd uit de kaders van de marine, de artillerie en de genie. Bijgevolg zagen velen een carrière op zee niet meer zitten.



De oorlogsbrik "Duc de Brabant" en de oorlogsschoener "Louise-Marie", naar het schilderij van Cruseman (3)

In de context van de gespannen situatie versus de noorderbuur, valt het moeilijk te begrijpen dat de Regering van de marine geen topprioriteit maakte. Wellicht was daarover ook niet fundamenteel nagedacht. De bedreiging aan de Scheldemonding riskeerde nochtans een hypotheek te leggen op 's lands economie. De ontwikkeling tijdens de daarop volgende decennia bewijst dat de mentaliteit niet gunstiger evolueerde. In een tijdspanne van iets meer dan vijftig jaar veranderde Zeewezen vijfmaal van ministerie. Een afgebakend beleid was dus zoek.

#### Ministeries met bevoegdheid over het Zeewezen<sup>10</sup>

1831-1837	Buitenlandse Zaken en Zeewezen
1837-1840	Openbare Werken

1840-1872 Buitenlandse Zaken

1872-1884 Openbare Werken

1884-1912 Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien

In de daarop volgende decennia zou het niet stabiel worden<sup>11</sup>. Wel moet worden toegegeven dat wat vandaag als Verkeerswezen wordt begrepen, in de 19de eeuw nog in volle technologische expansie verkeerde. Maar het gaat hoegenaamd niet op voor de scheepvaart die van oudsher een handelsbedrijvigheid vormde. Dat de Koninklijke Marine ook niet onder het Ministerie van Oorlog ressorteerde komt misschien zonderling over, hoewel het aanleunen bij Buitenlandse Zaken dan weer niet zo vreemd is. In andere landen ressorteerde de Marine onder een eigen ministerie, als het al niet aansloot bij dat van Kolonies.

<sup>9</sup> Ibid

<sup>10</sup> Id., pp. 508 - 509.

<sup>11</sup> 1912-1914 Zeewezen, Posterijen en Telegrafien

1914-1925 Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien

1925-1929 Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefoon en Luchtvaart

1929-1938 (Vervoer), Verkeerswezen

1938-1939 Verkeerswezen, P.T.T. en N.I.R.

1939 Verkeerswezen en Openbare Werken

1939- Verkeerswezen.



## Expansie van de havens

Diplomatieke onderhandelingen met Nederland resulteren in 1839 in het *Verdrag der XXIV Artikelen*, die o.a. stipuleren dat de Scheldemonnd Hollands blijft. De toegang tot Antwerpen en ook Gent is opnieuw vrij. Wel wordt op de Nederlandse Scheldewateren de tol gehandhaafd. In de grond is dat in tegenspraak met wat eerder op het *Congres van Wenen* was overeengekomen, namelijk de afschaffing van tolheffingen op de grote internationale waterlopen. Anderzijds was de politieke situatie gewijzigd, gelet op het feit dat België zich van de Noordelijke-Nederlanden had afgescheurd. En dat was ook niet volgens de afspraak in Wenen. Hoe dan ook, de tol zal tot in 1863 gehandhaafd blijven. Die bedroeg f 1,50 per ton, waarvan f 0,38 per ton voor uitvarende schepen. De Regering nam deze last voor haar rekening. Kustvaarders en vissersschepen waren weliswaar vrijgesteld<sup>12</sup>.

In 1834 beschikt de militaire vloot

over 14 schepen die instaan voor politionele opdrachten op de Schelde, voor de visserijwacht op de Noordzee, om assistentie te bieden aan reders die er niet in slagen volledige scheepsbemanningen te rekruteren, voor het stagelopen van zeelui, alsook voor de representatie in het buitenland en voor logistieke steun aan kolonisatie-projecten. Het is een eerste voorbeeld van synergie tussen militaire vloot en koopvaardij (en visserij). Officiëren en matrozen werden uitgeleend aan de koopvaardij, terwijl oorlogsschepen voor verre prospectiereizen werden ingezet. Dit laatste paste in de koloniale politiek van Leopold I, op zoek naar kolonies en afzetgebieden voor Belgische produkten. Veerdiensten op de Schelde tussen Antwerpen en het Vlaams Hoofd, of tussen Antwerpen en Temse, werden aan de Koninklijke Marine in exploitatie gegeven<sup>13</sup>. Maar het betekent zoveel als dat in 1858 praktisch alle officieren en matrozen naar de koopvaardij zijn overgestapt. Het luidt in 1859 de feitelijke ontbinding van de Koninklijke Marine. In 1862 ziet de Rege-

ring af om nog langer een militaire marine te onderhouden.

Weliswaar blijft tot in 1862 een sectie marine gehandhaafd binnen de afdeling "Speciale Wapens" aan de militaire school in Brussel. De leerlingen van de militaire genie lopen stage in Lorient (Frankrijk) en krijgen een complementaire vorming in Parijs, vooraleer zij een carrière aanvaatten op de maalboten Oostende-Dover die toen als oorlogsschepen werden beschouwd. In de praktijk werden deze schepen sedert 1846 door de Koninklijke Marine geëxploiteerd, tot de overname door de Staat in 1863. Van toen af spreekt men niet meer van een Koninklijke Marine, maar van een Staatsmarine. Tot de uitdoving van het personeelskader werden officieren en manschappen nog steeds als militairen beschouwd, hoewel zij op "civiele" zegge koopvaardij schepen tewerkgesteld waren.

De Frans-Pruisische Oorlog noopte in 1870 tot het wederoproepen van enkele oud-officiëren van de Koninklijke Marine. Zij werden ingeschakeld in de verdediging van de kust, hoewel dat veeleer op improvisatie berustte. Eén van hen wordt toegevoegd aan de plaatselijke commandostaf van Antwerpen, een andere aan die van Oostende. Op 5 november 1876 wordt deze affectatie tenietgedaan en stipuleert een koninklijk besluit dat er geen redenen meer bestaan om aan de diensten van de marine nog enig militair karakter te verlenen. Niettemin wordt in datzelfde jaar een compagnie "pontonniers" gecreëerd en een stoomschip met metalen romp in de vaart gebracht voor het leggen van mijnen of vaste torpedo's in de Schelde, ter verdediging van de haven van Antwerpen.

Het is alsof de grondslagen van een nieuwe militaire vloot werden gelegd,



De "Marnix de Ste Aldegonde", eerste schip die de haven van Antwerpen verliet op 1 augustus 1863 (1)

<sup>12</sup> MGN, III, p. 89.

<sup>13</sup> L. LECONTE, *La Marine de Guerre Belge (1830-1940)*. Brussel, 1945. p.26 et sq.



een marine die uit haar as herrijst. In 1884 werd het principe aanvaard om een korps mariniers op te richten, als de omstandigheden hiertoe zouden verplichten. Deze mariniers zouden gerekruteerd worden onder de miliciens uit de kuststreek of uit de Schelde- en Maasvalleien. De mariniers zouden dan versmelten met de compagnie "pontonniers". Veel meer wordt het niet! De Regering is immers van oordeel dat de Belgische neutraliteitspolitiek erkend is door de buurlanden en gewaarborgd door de Grote mogendheden. Zij neemt dan ook aan dat de neutrale status een voldoende bescherming biedt en bijgevolg geen eigen militaire vloot vereist. Deze zonderlinge opvatting liep volkomen parallel met de defensiepolitiek in het algemeen.

Als de ontwikkeling van een militaire vloot een moeilijk verloop en een kortstondig bestaan kende, verging het de koopvaardij iets beter. De overheid faalde in het uitstippelen van een echte stabiele scheepvaartpolitiek, maar toch werden een aantal toegevingen gedaan. In 1837 werd de scheepsbouw gesubsidieerd, hoewel reeds in 1851 afgeschaft. In 1841 werden de lijndiensten gesubsidieerd, maar al in 1857 werden de toelagen terug ingetrokken. Eind 1867 voerde de overheid opnieuw een subsidiëeringspolitiek ter ondersteuning van regelmatige stoomvaartlijnen. Ze blijkt weinig coherent te zijn geweest. Bovendien ging het om overeenkomsten afgesloten met buitenlandse rederijen met al of niet een dochtermaatschappij in België gevestigd. M.a.w. de subsidiëeringspolitiek was niet onmiddellijk batig voor de eigen koopvaardij<sup>14</sup>. Het vormde hoegenaamd geen hinder voor een krachtige ontplooiing van de

scheepvaart, wellicht niet los te koppelen van de vrijhandelsgedachte die in de tweede helft van de 19de eeuw in heel Europa heerst. De afschaffing van de Scheldetol, de verlaging van loodsgelden en stedelijke lasten versterkten de concurrentiepositie van Antwerpen. En dat was niet onbelangrijk gelet op de positie van de haven en de betekenis van de scheepvaart na de doorbraak van de industrialisatie van Wallonië en de economische ontwikkeling van het hinterland tot in Duitsland en Zwitserland toe. De fors opkomende emigratie naar de Nieuwe Wereld zou weldra een bijkomende impuls geven.

In 1858 ontstaat de rederij John Cockerill, in 1860 de rederij Deppe. In het midden van de eeuw telt de Belgische koopvaardijvloot over de honderd zeeschepen. Vanaf de tweede helft van de 19de eeuw neemt het aantal rederijen nog toe. In 1881 telt men er elf met Antwerpen als vertrek- en aankomsthaven, w.o. de S.A. *de Navigation Belge Sud-Américaine* met bestemming Brazilië en de Rio de La Plata. Vanaf 1877 verzekert de *Red Star Line* (S.A. *de Navigation Belge-Américaine*) een maandelijks dienst tussen Antwerpen enerzijds en Philadelphia en New-York anderzijds. De schepen voeren onder Belgische vlag. Er was ook nog de *Ligne Orientale Belge* die op China voer en de *White Cross Line* op New-York en Boston, de Duitse *Kosmos Linie* op Chili en Peru, om ons tot de belangrijkste te beperken<sup>15</sup>. In 1886 wordt te Gent de *Compagnie Gantoise de Navigation* opgericht. Drie stoomschepen verzekeren een lijn op Kongo, hoewel van 1888 tot 1894, voornamelijk Engelse en Portugese schepen de dienst uitmaken.

In 1895 wordt dankzij de persoonlijke tussenkomst van Leopold II de *Société Maritime du Congo* opgericht, met Duitse steun, enerzijds, en de *Compagnie Belge Maritime du Congo* met Engelse steun, anderzijds<sup>16</sup>. Het is de aanloop tot een bloeiende scheepvaart onder Belgische vlag op Midden-Afrika, vooral dan vanaf het ogenblik dat Congo-Vrijstaat als kolonie aan België wordt overgedragen.

Door het toenemend verkeer worden ook de havens uitgebreid. In 1870 had Antwerpen, Rotterdam, Le Havre en Bremen in belang voorbijgestoken. In 1873 worden het Kempisch en Asia-dok uitgegraven, in 1881 wordt het Kattendijkdok verlengd en in 1886 graaft men het Lefebvre en het America-dok. En vanaf 1880 werden op de rechter Schelde-oever de kaaïen over een afstand van 3.532 m rechtgetrokken.

Ook Gent wordt uitgebreid. Als gevolg van het *Verdrag der XXIV Artikelen* van 1839, was het kanaal Gent-Terneuzen opnieuw toegankelijk, maar niet zonder grootscheepse baggerwerken. Vanaf 1873 werd het kanaal nog eens verbreed en uitgediept<sup>17</sup>. In 1881 wordt het Houtdok ingehuldigd en in 1882 vangt men aan met de bouw van het Voorhavendok. In 1891 wordt voor het eerst de kaap der 1000 schepen per jaar overschreden. Het noopt tot een uitbreiding van de havencapaciteit. In de jaren 1893-1894 wordt het Handelsdok voor de tweede maal verbreed<sup>18</sup>.

In 1895 krijgt de haven van Brussel een vaste structuur: het wordt beheerd door een naamloze vennootschap (S.A. *du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles*) die zowel de Staat, de provincie Brabant

<sup>14</sup> G. DEVOS. *Belgische overheidssteun aan scheepvaartlijnen 1867-1914*. In: *Collectanea maritima*, IV, Brussel, 1988, pp. 81-98.

<sup>15</sup> G. DEVOS & G. ELEWAUT. *CMB 100 Jaar. Een eeuw maritiem ondernemersschap 1895-1995*. Tielt, 1995, p.16.

<sup>16</sup> Id., p.23 et sq

<sup>17</sup> J. DECAVELE e.a., *op. cit.*, pp. 221 & 224.

<sup>18</sup> *Ibid.*, pp. 227-232.





De Voorhaven van Gent

(1)

als de stad Brussel en aangrenzende gemeenten w.o. Vilvoorde groepeerde. Later, in het begin van de 20ste eeuw zullen Oostende en Zeebrugge aan de beurt komen. Maar reeds vanaf 1877 werd er gedokt aan het project van een rechtstreeks kanaal van Brugge naar de Noordzee. Dat was meteen het startsein voor het project Brugge-Zeehaven<sup>19</sup>.

### Tekort aan zeelieden

Als de scheepvaart en de havens globaal bekeken in de tweede helft van de 19de eeuw in de lift zitten, dan is het toch anders gesteld op het vlak van de rekrutering van zeelieden en van hun opleiding. Zoals reeds aangehaald, waren de militaire zeelieden uitgeleend aan de koopvaardij.

Na 1848 hadden heel wat officieren, die in disponibiliteit waren gesteld, toelating verkregen om dienst te nemen in de Duitse marine die toen volop werd uitgebouwd. Vaandrigs die daarop ingingen, werden er onmiddellijk bevorderd tot luitenant-ter-zee en bekwamen het bevel over schepen. Luitenant-ter-zee Pougin schopte het zelfs tot stafchef van de Duitse admiraal<sup>20</sup>. Een ander Belgisch officier kreeg de leiding van de pupillenschool toevertrouwd. Ook onderofficieren besloten tot de overstap.

Van zodra de Koninklijke Marine afgeschaft was, telde het corps, in 1862, nog maar 18 officieren en 250 onderofficieren en matrozen<sup>21</sup>. Als enige overheidsdienst bestond de Staatsmarine in hoofdzaak uit de pakket- of maaltboten die de dienst verzekerden tussen Oostende en Dover, naast de visserijwacht. De koopvaardij zelf bezat weinig schepen die onder Belgische vlag voeren. Men moet misschien aannemen dat heel wat varenslui dienst namen in den vreemde. Ofwel dat ondanks hun bestaan, weinigen de zeevaartscholen in Antwerpen en Oostende doorliepen. Hoe moet men anders verklaren dat op het einde van de 19de eeuw zoveel buitenlanders dienst namen in de scheepvaart in Kongo-Vrijstaat? Inderdaad, in de periode 1880-1908, namen niet minder dan 340 Zweden dienst in Kongo, als kapitein, scheepswerktuigkundige of als matroos<sup>22</sup>. De toegang tot de Belgische zeevaartscholen blijkt nochtans niet aan hoge eisen onderworpen te zijn geweest<sup>23</sup>.



Z.M. Koning Léopold II tijdens de Internationale roeiwedstrijden in het Vergote dok (Brussel juli 1909)

(1)

<sup>19</sup> Brugge en de zee. Van Bryggia tot Zeebrugge. O.l.v. V. Vermeersch. Antwerpen, 1982, p.202.

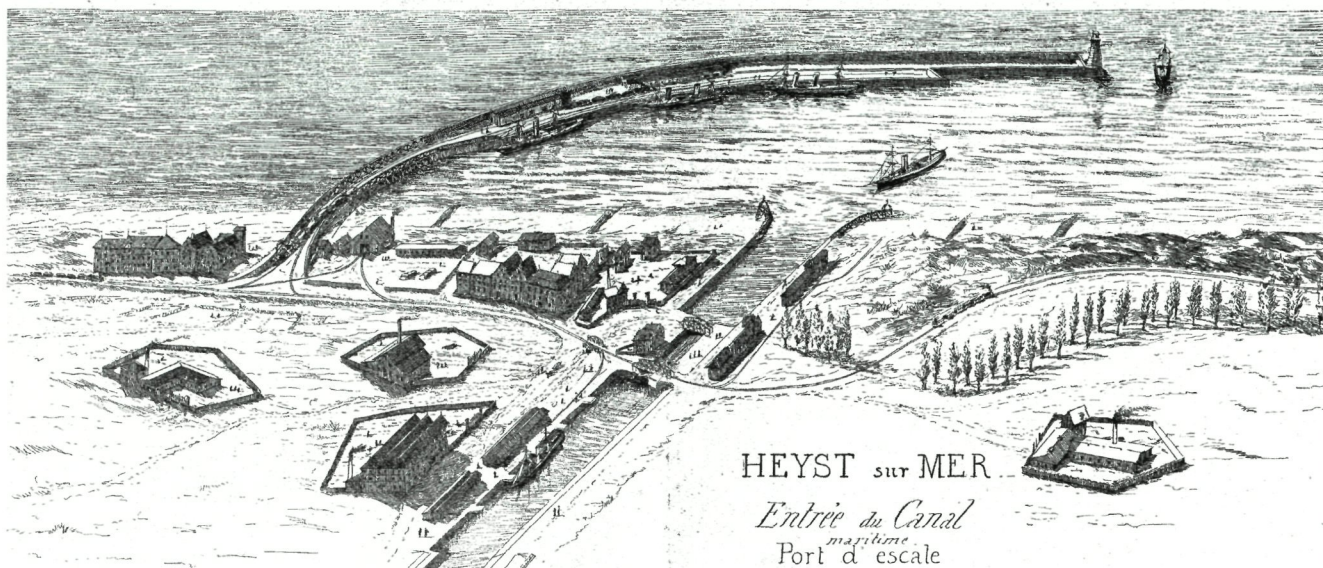
<sup>20</sup> L. HENNEBICQ & L. LECONTE. *La Marine de Guerre belge*. Coll. *Les Cahiers belges*, XXXIII-XXXIV, Brussel-Parijs, 1920, p.43.

<sup>21</sup> L. LECONTE, *op. cit.*, p.79.

<sup>22</sup> J.E. PERSSON. *Den Vite Mannens Grav*, Vänersborg, 1986.

<sup>23</sup> R. SMET. *Het Onderwijs van de Zeevaartkunde aan de Belgische Zeevaartscholen tijdens de beginperiode van het Koninkrijk België (1830-1849)*. In: *Collectanea Maritima*, IV, Brussel, 1988, p. 111.





De Aanleghaven van Zeebrugge in aanbouw in 1899

(1)

Het nijpend tekort aan varenslui doet zich trouwens voelen, wanneer als gevolg van de *Conventie van Den Haag* van 1882, België samen met Groot-Brittannië, Denemarken, Duitsland en Nederland moet participeren aan de internationale visserijwacht binnen een afgebakende zone<sup>24</sup>. Het Ministerie van Oorlog besloot dan Oostende als garnizoen aan te wijzen voor dienstplichtigen die aldaar de *School voor Scheepsjongens* wensten te volgen en hen met verlof te sturen om dienst te nemen aan boord van visserijwachtschepen<sup>25</sup>. Deze procedure bleek weinig praktisch te zijn. Men gooide het over een andere boeg door het inlijven van de dienstplichtigen, zij het matrozen of vissers van beroep, in de infanterieregimenten van Antwerpen en Oostende. Met verlof van de regimentsoversten en in overleg met

de maritieme commissarissen mochten zij dan wel aanmonsteren aan boord van koopvaardij- of vissersschepen, voor één of meer reizen, waarna zij naar hun regiment moesten terugkeren tot een volgende aanmonstering. Als zij lessen aan de zeevaartscholen wensten te volgen, konden zij hiervoor permissies aanvragen. In 1884 decreteerde het Ministerie van Oorlog uiteindelijk dat alle miliciens die matroos of visser waren, ingelijfd moesten worden in een compagnie "mariniers".

Om de lacunes op te vullen in de overheidsdienst op zee, m.a.w. in de Staatsmarine, werden zelfs leerlingen van de Militaire School en van de Wapenschool aangetrokken. Vandaar dat artillerie-officieren in militair uniform van het landleger op zee dienst namen. Voor de Nederlanders was dat een aanleiding tot het ridicu-

liseren van "une cavalerie navale portant des éperons, destinée à monter des chevaux-vapeur".

In 1888 beschikte de Staatsmarine over 978 manschappen voor 44 schepen van allerlei slag<sup>26</sup>. In de geest van sommigen moest immers de Staatsmarine de kern vormen van een eigen nationale koopvaardij en voor de praktische opleiding van marine-officieren<sup>27</sup>. Het wijst erop dat zowel de rekrutering als de opleiding op het einde van de eeuw nog problematisch was: aan de ene kant was de koopvaardij in aantal eenheden beperkt, terwijl aan de andere kant een echte oorlogsmarine onbestaande was. De Staatsmarine gaat door als een soort compromis: de schepen alsook de uitbating was een burgerlijke aangelegenheid, terwijl vooral de officieren militairen waren. Dat compromis voldeed geenszins aan de verwachtingen.

<sup>24</sup> L. HENNEBICQ e.a., *op. cit.*, p. 49. L. LECONTE. *Les Ancêtres de notre Force Navale*. Brussel, 1952, p.263.

<sup>25</sup> L. LECONTE, *op. cit.*, p.269.

<sup>26</sup> B. D'ARNOC. *De l'utilité d'une marine de l'Etat en Belgique*. In: *Revue Générale*, 1906, p.281. Twee visserijwachtschepen, negen pakketboten, drie à vier sleepboten, loodsboten en enkele politiebotten voor de dienst op de Schelde.

<sup>27</sup> G. LECOINTE. *La Création d'une marine nationale belge*. Parijs-Nancy, 1897.



## De bemanning van de *Belgica*

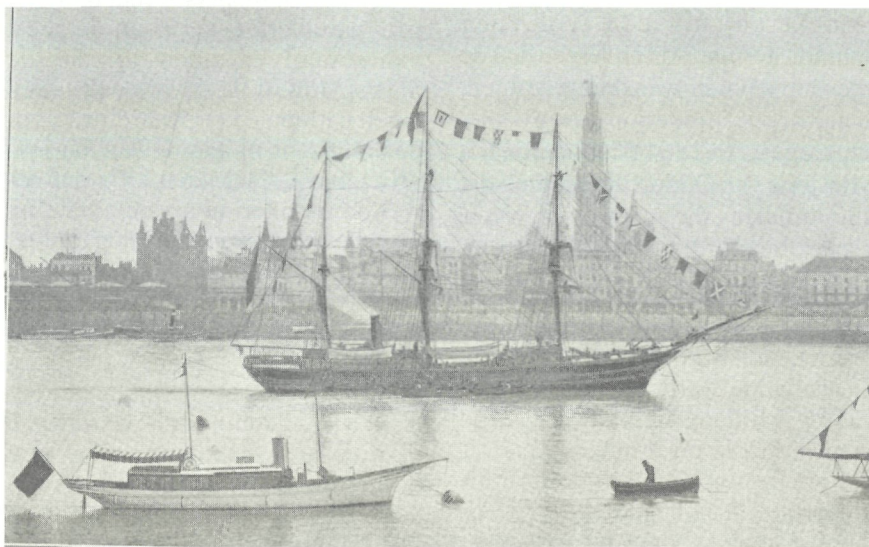
Op het einde van de 19de eeuw, aan de vooravond van de expeditie van de *Belgica*, was de scheepvaart in België al bij al in volle expansie. Vooral de havens genoten van deze heropbloei. Inzake rekrutering was het minder rooskleurig gesteld. De weifelende houding van de overheid inzake de noodzaak aan een militaire vloot, de wispelturige politiek inzake dienstplicht op zee, de halfslachtige situatie van de Staatsmarine, droegen waarschijnlijk niet bij tot een gunstig perspectief op de carrière op zee. In 1897 beschikt België over slechts 61 zeeschepen, waarvan 56 door stoom aangedreven<sup>28</sup>. De meeste zijn in het buitenland gebouwd. De staalindustrie die in eigen land nochtans floreert, participeert niet in de scheepsbouw. De Staat bevordert het niet en de universiteiten voorzien de scheepsbouw niet in het curriculum<sup>29</sup>. Groot-Brittannië bezat het quasi monopolie, waardoor er een overaanbod aan Engelse schepen was. Het impliceerde dat de Engelsen de transportprijzen buiten proporties deden stijgen.

Los van het probleem van het scheepvaartonderwijs dat nood had aan een grondige hervorming, ligt de verklaring voor het nijpend gebrek aan ervaren en geschoolde scheepslui voor de hand. Immers in Frankrijk werden de gezagvoerders voor de pakketbootdiensten uitsluitend uit de militaire vloot gerekruteerd, terwijl de matrozen aangemonsterd werden als zij een opleiding aan boord van Staatsschepen hadden gekregen. Ook in Duitsland werd uit de reserves van de keizerlijke vloot geput. En hoewel uitgerekend Georges Lecoq op deze praktijk in de buurlanden had gewezen, bleef de Belgische overheid doof om lessen uit deze schoolvoorbeelden te trekken.

Volgens zijn eigen bewering zou Adrien de Gerlache in 1891 Nordenskjöld hebben aangeschreven om aan zijn expeditie naar Antarctica te mogen deelnemen. Omdat hij geen antwoord ontving, ontwierp de Gerlache zelf een project dat in 1894 op papier bestond, maar pas in 1897 werkelijkheid zou worden<sup>30</sup>.

Tegen de achtergrond van de toenmalige maritieme kontekst, vergt het geen moeite om zich de problemen in te beelden waarmee de Gerlache geconfronteerd werd bij de voorbereiding van de expeditie van de *Belgica*. Inzake ontdekkingsreizen of exploratie van nieuwe gebieden had België nauwelijks ervaring opgedaan. Onder impuls van koning Leopold I had de Koninklijke Marine prospectiereizen ondernomen, terwijl Leopold II zich totaal op de verkenning van Centraal-Afrika concentreerde. Het betrof hier kolonisatieprojecten die in weinig of niets kunnen vergeleken worden met een reis naar het Zuidpoolgebied. De reis van de *Belgica* was immers geen economische onderneming maar een wetenschappelijke expeditie. In de Belgische voorgeschiedenis zal men trouwens vergeefs naar voorgaanden moeten zoeken. Dat geschikte vaartuigen voor poolreizen niet voorhanden waren is als vanzelfsprekend. En het gebrek aan belangstelling voor een loopbaan op zee, nu gekoppeld aan een uitzonderlijk avontuurlijke expeditie, zal het de Gerlache moeilijk maken om een competente bemanning te rekruteren.

Als de Gerlache als gezagvoerder het bevel over de *Belgica* op zich neemt, is hij 32 jaar oud. Gedurende twee jaar volgde hij de cursussen van de Polytechnische School van de *Université Libre de Bruxelles*. Zijn ervaring op zee had hij opgedaan tijdens overtochten in vakantieperiodes, later als matroos en nog later als aspirant in de Staatsmarine. Vanaf 1890 en tot in 1895 doet hij dienst als 3de en 2de luitenant in de visserijwacht<sup>31</sup>.



De *Belgica* te Antwerpen, 15 augustus 1897

(1)

<sup>28</sup> J. DELMELLE, *op. cit.*, p.96.

<sup>29</sup> G. LECOINTE, *op. cit.*, p.14.

<sup>30</sup> A. de GERLACHE de GOMERY, *Quinze mois dans l'Antarctique. L'Expédition de la Belgica (1897-1899)*. Doornik, 1998, p.70.

<sup>31</sup> C.E. SCHELFHOUT, *Les Gerlache. Trois générations d'explorateurs polaires*. Aix-en-Provence - Sint-Maartens-Latem, 1996, p.25.



Tweede in bevel op de *Belgica* wordt Georges Lecointe die 29 jaar is. Lecointe is artillerie-officier, die tot voor het vertrek stage liep in de Franse marine met de graad van Luitenant-ter-zee. De Gerlache koos hem uit niet zozeer omwille van zijn maritieme ervaring, maar veeleer om zijn wetenschappelijke bagage; want in feite was Lecointe gedetacheerd bij het observatorium van Montsouris in Parijs. Het is omwille van zijn astronomische en hydrografische ken-



G. Lecointe, Tweede in bevel van de *Belgica* (1)

nis dat Lecointe werd aangetrokken. Hij had ook wel "maritieme" sporen verdiend o.a. op reizen naar het Verre Oosten in dienst van de Franse marine<sup>32</sup>.

Roald Amundsen die als 2de luitenant aanmonsterde was een Noor en slechts 26 jaar oud. In Noorwegen had hij de Zeevaartschool doorlopen; hij was een echte zee-officier en had in de Noordelijke IJszee gevaren. De Belg Jules Melaerts, 22 jaar, wordt 3de luitenant en had slechts een be-

perkte ervaring op zee; gelet op zijn leeftijd kon dat niet anders. Henri Somers, eerste werktuigkundige, 35 jaar, was onderofficier van de genie en gediplomeerd werktuigkundige. Emile Danco, die eigenlijk tot de wetenschappelijke staf moet worden gerekend, was artillerieluitenant en 29 jaar oud; samen met de Gerlache had hij reeds een reis in de Noordelijke IJszee achter de rug<sup>33</sup>. Buiten de officieren waren slechts zeven bemanningsleden van Belgische nationaliteit en met een beperkte ervaring op zee. Het mag een wonder heten dat de expeditie van de *Belgica* trots alles met succes bekroond werd.

### Besluit: Na de *Belgica*

Dat de expeditie van de *Belgica* ook op wetenschappelijk vlak een succes werd, hoeft niet meer in de verf te worden gezet. Het past misschien hier even in herinnering te brengen dat de officieren, na de expeditie, zullen bijdragen tot de ontplooiing van de scheepvaart in België.

De Gerlache zelf zou betrokken worden of deelnemen aan andere expedities in de poolzeeën. Hij werd lid van de *Association Maritime Belge*, opgericht in 1903, met als doelstelling aspirant-officieren voor de koopvaardij aan te trekken en hen een eerste opleiding te geven aan boord van een schoolschip. De idee was reeds in 1898 gelanceerd door de *Société belge des Ingénieurs et des Industries*. In 1919 benoemt minister Renkin de Gerlache in een marinecommissie. Negen jaren later, in 1928, wordt hij directeur-generaal van het Zeewezen<sup>34</sup>.

Na een wetenschappelijke expeditie in het Andesgebergte, zal Lecointe op missie worden gestuurd naar Duitsland en Engeland om het zeevaartonderwijs te bestuderen. In 1900 werd hij benoemd tot directeur van de astronomische dienst van het Koninklijk Observatorium te Ukkel<sup>35</sup>. Jules Melaerts zal zijn maritieme carrière voortzetten. In 1908 wordt hij tweede in bevel op het schoolschip *Comte de Smet de Naeyer*, waarvan hij de schipbreuk in 1906 overleeft. Later wordt hij havenkapitein van Zeebrugge.

Ongetwijfeld hebben die van de *Belgica* en de expeditie zelf een positieve weerslag gehad op de maritieme gedachte in België. In 1899 wordt immers de *Belgische Zeevaartbond (Ligue Maritime Belge)* opgericht, precies om de maritieme gedachte te propageren. We maakten reeds melding van de *Association Maritime Belge* van 1903. In 1909 komt dan toch nog een *Belgische Redersvereniging* tot stand, terwijl reeds in 1896 een *Belgische Vereniging voor Zeerecht* het licht zag, dat pionierswerk zal verrichten op het vlak van de unificatie van het zeerecht en aanleiding zal geven tot de stichting van de Internationale Vereniging voor Zeerecht in 1997, uitgerekend in Antwerpen.

Kortom, rechtstreeks of onrechtstreeks was een hele beweging op gang gebracht ter bevordering van de scheepvaart. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog telde de Belgische koopvaardijvloot 121 schepen die een bruto-tonnenmaat van 350.000 ton vertegenwoordigde. Op wereldschaal was dat niet veel in vergelijking met de situatie in 1820,

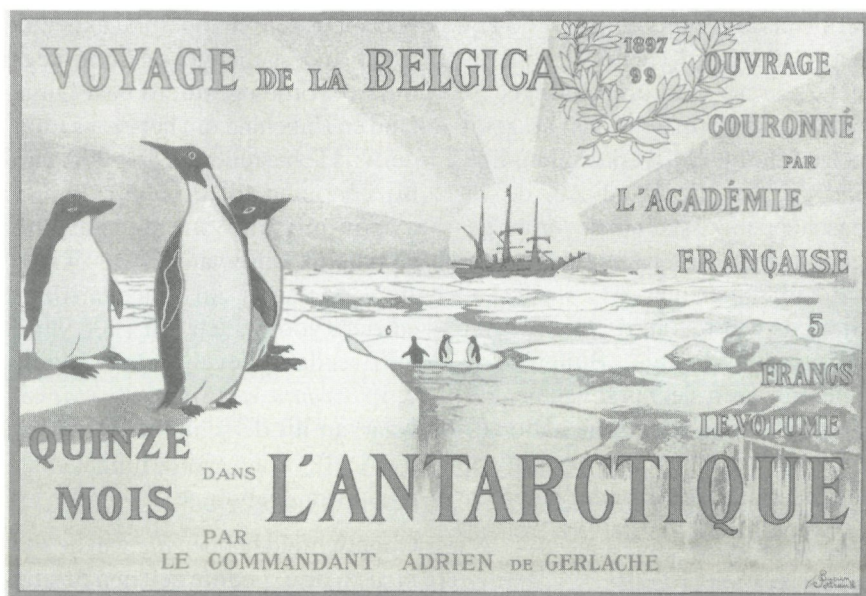
<sup>32</sup> L. LECONTE, *op. cit.*, pp.281-283.

<sup>33</sup> C.E. SCHELFHOUT, *op. cit.*, p.62.

<sup>34</sup> L. LECONTE, *op. cit.*, p.349. De Gerlache wordt in 1931 opgevolgd door Henry De Vos, tevens stichter en eerste voorzitter van de Koninklijke Belgische Marine Academie.

<sup>35</sup> Id., p.282.





te moeten leveren om een eigen koopvaardij, laat staan een marine, te bevorderen. Bijgevolg waren de roepingen voor een loopbaan op zee ook navenant. In die maritieme kontekst moet het welslagen van de *Belgica*-expeditie als een prestatie worden beschouwd, te meer dat het de onverschilligheid vanwege de overheid voor wetenschappelijke expedities bloot legt.

**Prof. Chr. Koninckx**  
**Voorzitter Koninklijke Belgische**  
**Marine Academie**

bijna een eeuw vroeger; want zondert men de "Belgische" van de "Nederlandse" schepen af, dan bedraagt het aandeel van "België" 16,9% versus 14% voor "Nederland", tegen 40% voor de Verenigde Staten. Voor de periode 1830-1899 is het Belgisch aandeel volgens een schatting op 10% teruggevallen<sup>36</sup>.

Samenvattend kan men besluiten dat in België in de 19de eeuw door pioniers getracht werd de maritieme traditie opnieuw ingang te doen vinden. Omdat de scheepvaart door externe factoren wel tot bloei kwam en een gunstige weerslag had op de bedrijvigheid van de havens, meende de overheid geen bijzondere inspanning

#### Illustraties:

- (1) Verzameling J.C. V.
- (2) Antwerpen:  
Nationaal Scheepvaartmuseum
- (3) Koninklijk Legermuseum

<sup>36</sup> K. VERAGHTERT, *De Havenbeweging te Antwerpen tijdens de negentiende eeuw. Een kwantitatieve benadering*. 4 vol. Leuven, 1977 [onuitgegeven proefschrift], III, p.102. Het percentage heeft betrekking op het vervoer naar Antwerpen verzekerd door Belgische schepen.

Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning

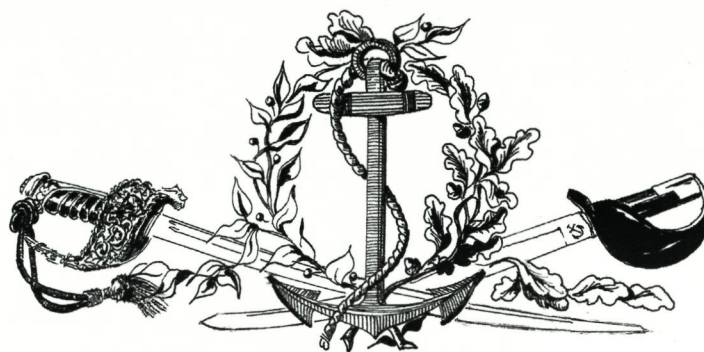
Frank Dierickx Informatica



FDI bvba  
 Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90  
 e-mail frank@fdi.be



# LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 A NOS JOURS (III)



## LA MARINE ROYALE PERIODE 1830 à 1862

### L'uniforme des officiers

#### Règlement de 1831

Les officiers de Marine ont deux tenues: la grande tenue et la petite tenue. L'une pour les services d'honneur, l'autre pour le service journalier au port et à la mer. (Pl. V)

#### La grande tenue (Pl. IV)

La grande tenue est un habit d'uniforme en drap bleu de roy. Elle se compose d'une veste d'habit à col droit se boutonnant par une seule rangée de neuf boutons dorés et d'un pantalon long. Avec l'habit de grande tenue, l'officier porte un chapeau bicorne, des gants blancs son épée et ses épaulettes.

#### Description

*La veste d'habit:* le devant de la veste d'habit est uni et courte s'arrête à la taille. Le dos de la veste est prolongé depuis la taille par deux larges basques descendant jusqu'au creux des genoux. Sur les bords latéraux de ces basques sont appliqués des retroussis de même drap portant chacun dans le bas une ancre brodée d'or (Pl. IV N5) et sous la taille, deux

fausses poches, garnies de trois boutons chacune, y sont appliquées de part et d'autre de la fente dorsale. Les vraies poches sont pratiquées dans la doublure des basques. Enfin, deux gros boutons d'uniforme garnissent la couture de ceinture à la jonction des coutures des pièces latérales du dos de la veste. Le col et les parements des manches sont ornés de broderies d'or de motifs identiques. La doublure de l'habit est de la même couleur que le drap.

*Le pantalon* est long et étroit; il est maintenu tendu sous la botte ou la demi-botte de cuir noir, par un sous-pied.

Un galon d'or orne la couture extérieure des jambes du pantalon. C'est un galon tissé, au motif représentant une ancre inclinée sur son axe, entourée de fines guirlandes qui s'entrecroisent au sommet et au pied des ancres. La largeur du galon est de 4 cm pour les officiers supérieurs et de 3,5 cm pour les Lieutenants de vaisseau et les Enseignes. (Pl. VI, 4) L'été ce pantalon est remplacé par un pantalon de toile blanche sans galons.

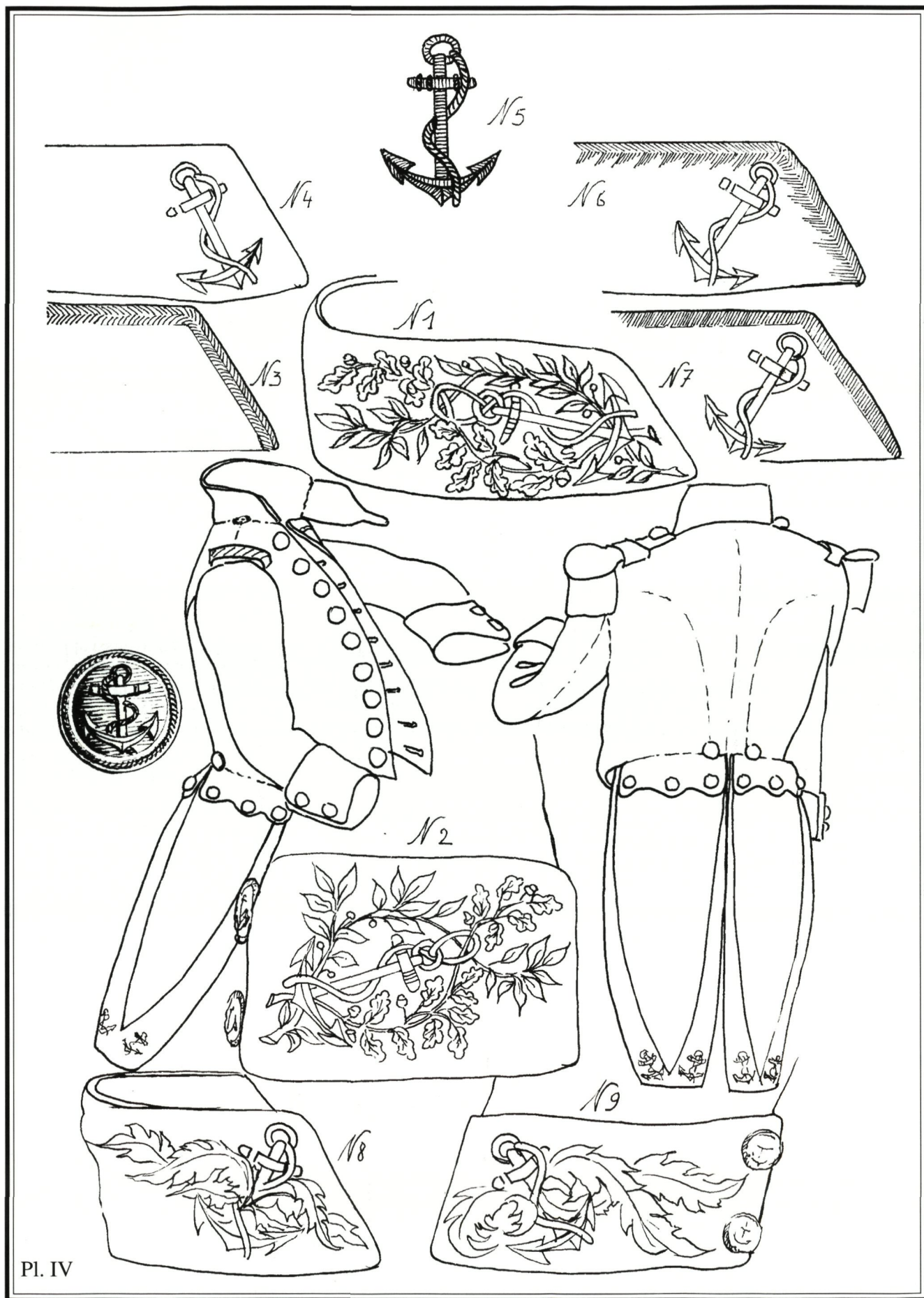
#### La broderie des cols et des parements

Le col de l'habit, aussi appelé collet est échancré devant, laissant voir le col raide de la chemise et la cravate de soie noire (une patte de soie noire fixée dans l'échancrure du collet et dont le bout, non cousu, se glisse sous une lichette intérieure).

Le col est brodé d'or, d'un motif représentant une ancre à la gumène accolée, entourée et entrelacée à ses extrémités par deux branches de feuillages, l'une de chêne, symbole de la fidélité, l'autre de laurier (d'Inde) symbole de l'honneur et de la gloire militaire. Le tout est brodé directement sur le drap au passé de fil d'or, et de cannetilles. L'ancre est représentée inclinée sur son axe et disposée les pattes vers l'échancrure du col, le jas et l'organeau pointant vers l'arrière (Pl. IV N1). Ce motif est le même pour tous les grades sauf pour les aspirants dont nous décrivons les attributs plus loin.

Les officiers supérieurs, c'est à dire, les Capitaines de vaisseau et les Capitaines-lieutenants de vaisseau ont en plus le pourtour supérieur du collet garni d'un liseré d'or (N3) dit en dent de loup.







Les parements du bas des manches qui sont ouverts à la couture arrière des manches se ferment à l'aide de deux petits boutons d'uniforme. La face extérieure du parement est brodée du même motif que celui du collet, mais l'ancre y est disposée: l'organeau et le jas vers l'avant de la manche et les pattes de l'ancre vers l'arrière. (Pl. IV N2)

Le même liseré d'or (N3) qu'au collet orne le bord supérieur du parement jusque et y compris le rebord de l'ouverture arrière; ce liseré distingue l'officier supérieur de l'officier subalterne.

### Les épaulettes

**L**es épaulettes des grades de la Marine sont identiques à celles portées par l'armée de terre. Le modèle des épaulettes, des dragonnes et des garnitures de chapeau a été fixé par l'arrêté royal du 19 février 1832.

Ce sont des épaulettes à franges, à gros bouillons pour les officiers supérieurs et à fines franges flottantes pour les officiers subalternes (Pl VI, 3). Le corps de l'épaulette est formé d'un large galon doré uni dit "au trait" et d'un écusson soutenant les franges, le tout doublé du drap bleu de l'uniforme. Le pourtour de l'écusson de l'épaulette est formé de deux bourdons tournés sur une âme en soie, l'un d'or mat, l'autre uni brillant et plus petit, le bourrelet ainsi obtenu est encadré de deux liserés de torsades perlées l'un au dessus, l'autre au dessous.

La longueur totale de l'épaulette est de 17 cm, la largeur de l'écusson est de 12 cm, la largeur du corps est de 66 mm, la hauteur de la frange est de 55 mm, le liseré a 4mm, le pourtour a une épaisseur de 13 mm. Le poids de la paire ne peut dépasser 260gr.

Les épaulettes se glissent sous une bride d'épaule, dite "attente" posée à un ou deux centimètres de la couture de l'emmanchure et se boutonnent près du col par un petit bouton d'uniforme, (ceci en théorie, car en réalité c'est une agrafe de cuivre placée sous le bouton au dos de l'épaulette qui en assure la fixation). L'attente de la Marine Royale est la même que celle qui est portée de nos jours par nos

officiers de Marine. Elle est brodée de fils d'or de 9 traits obliques, en cannetilles et paillettes sur un galon plat au trait posé sur du drap bleu d'uniforme; le pourtour en est formé d'une torsade de cannetille. Sa longueur est de 85 mm, sa largeur de 16 mm.

### Les grades

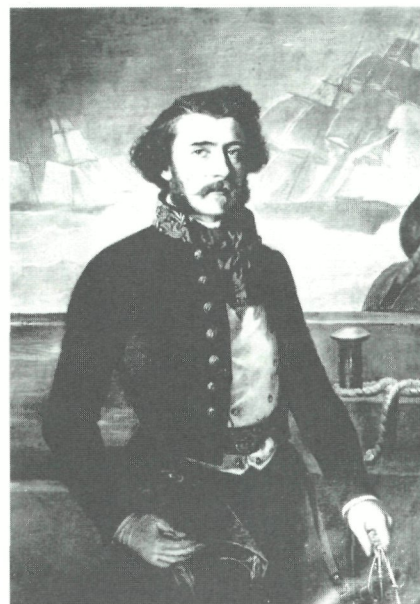
**L**es Capitaines de vaisseau portent des épaulettes d'or, les Capitaines-lieutenants ont le pourtour de l'écusson d'épaulette en argent, leurs franges sont, pour tous deux, à gros bouillons dorés. Les autres officiers ont des épaulettes à corps et pourtour d'or mais leurs franges sont fines et flottantes comme on l'a déjà dit.

On se souviendra que c'est Napoléon (encore lui) qui a unifié dans toutes les armées françaises les marques des grades qui sous la royauté étaient fortes de traditions lointaines, très différentes les unes des autres. Il en est resté que de nos jours les marins français portent le même nombre de galons et des mêmes couleurs que leurs collègues des armées de terre et de l'air.

D'où leur Capitaine de frégate qui porte "4 galons d'or dont un d'argent!": le "panaché" comme disent familièrement, entre eux, les matelots. La Marine belge ayant connu les interruptions que l'on sait, a pris modèle sur la Royal Navy, après la seconde guerre mondiale, et si elle a bien pris les attentes de sa Marine Royale, n'a pas suivi la mode française du panaché or et argent pour ses Capitaines de frégate. Les grades se liront en outre sur les broderies de l'uniforme, les garnitures des chapeaux et les dragonnes des sabres.

### Le chapeau

**L**e chapeau que nous appelons bicorne, est un chapeau à larges bords relevés sur les côtés; l'aile gauche est plus haute que l'autre. Il est en feutre noir et le bord des ailes est renforcé d'un galon gros-grain noir (Pl. VI fig 1).



**Major médecin de Marine  
G.P. De Forchaux**

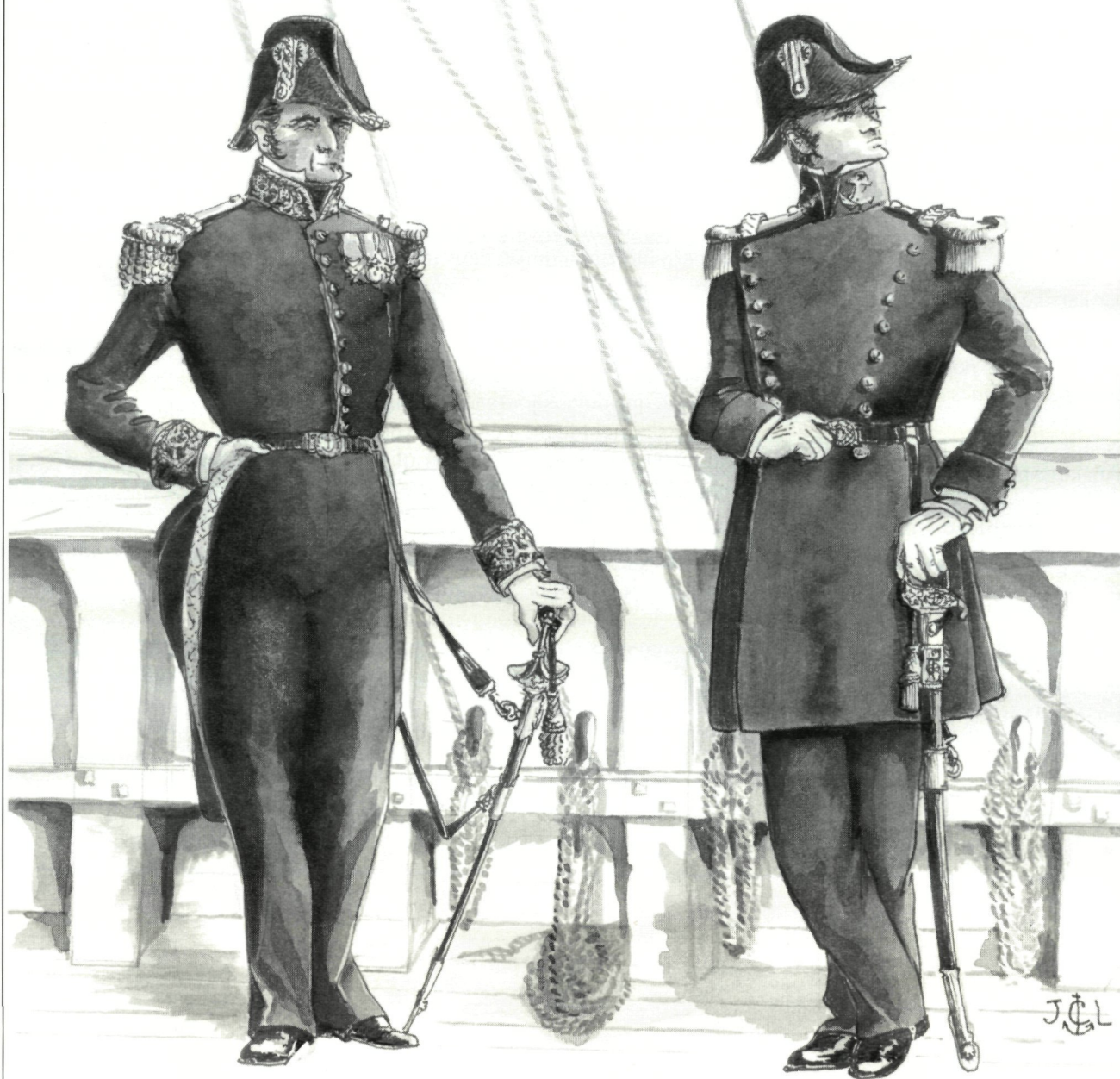
La coiffe est doublée à l'intérieur de soie blanche et d'un tour de tête de cuir léger. Il est porté en "colonne", c'est à dire, avec les cornes devant et à l'arrière de la tête.

Napoléon, seul de son Etat-major, portait le bicorne en "bataille", c'est à dire en travers ou dans l'axe des épaules ou encore, comme disent les marins "brassé carré". Les "Brasses-carré" était le surnom donné à cette époque aux gendarmes parce qu'ils portaient le chapeau de cette manière.

L'aile droite du bicorne était garnie d'une cocarde de soie faite d'un ruban tricolore finement plissé en cercle. Cette cocarde était disposée sous une large ganse dorée composée de cordons ou boyaux câblés de fils d'or. (semblables aux cordons des jugulaires dorées des officiers de l'armée de terre). Cette ganse est un ornement dérivé de la patte ou des cordons qui retenaient à la coiffe du chapeau le bord relevé et le maintenant dans cette position au moyen d'un bouton. C'est ainsi que le bord supérieur de la ganse est retourné et cousu dans la tranche de l'aile et son tour inférieur est maintenu sur l'aile par un petit bouton d'uniforme. Le nombre de tours de cordon de la ganse variait selon le grade. Les Lieutenants de vaisseau en avaient deux de chaque côté du bouton (Pl. VI, fig 2).



Pl. V



*Officiers de la Marine royale 1837.  
grande et petite tenue.*



Les Capitaines de vaisseau en avaient trois dont les deux du centre à gros bouillons étaient torsadés sur eux même. Les Capitaines-lieutenant avaient eux, les deux boyaux torsadés intérieurs en argent (Pl. VI, fig. 2, 2bis).

Dans le creux des cornes, des glands de franges aplaties indiquaient également le grade: ils étaient à gros bouillons pour les officiers supérieurs et en fines franges pour les autres.

Seuls les officiers du Corps des Mariniers portaient au sommet de la ganse, un plumet de plumes de coq retombantes de couleur rouge.

### **Tenue de société**

D'après des tableaux représentant des officiers de Marine en tenue de "société", on voit que pour la commodité, la veste de l'habit se porte ouverte sur un gilet croisé de piqué blanc à deux rangs de petits boutons d'uniforme dorés.

La cravate est alors une large écharpe de taffetas de soie noire, nouée à la Lavallière, et rentrée dans le croisement du gilet. Le ceinturon est porté sur le gilet blanc et sous la veste de l'habit. Quelques années plus tard, le même habit de soirée se portera sur un gilet blanc à un seul rang de petits boutons et la cravate sera un noeud papillon de coton gaufré blanc. (Voir le portrait du major médecin de Marine De Forchaux et du Capitaine de vaisseau Dufour).

### **Le sabre (Pl. VII)**

Le sabre, porté par les officiers de notre première Marine de guerre est, à ses débuts, le sabre de la Marine hollandaise. C'est un sabre à lame droite dont la garde est à une branche, (dite à l'allemande).

Il est maintenu au ceinturon par deux bélières: la plus courte est ajustée de façon à ce que le sabre touche le sol par son dard. C'était donc ce qu'on appelait une "épée traînante".

### **Description**

La lame est en acier poli à deux pans creux, la pointe en langue de carpe. La longueur de la lame est d'environ

0,7m. La poignée est en ivoire à 7 cannelures parfois filigranées d'un fil de cuivre torsadé et doré. La garde à l'allemande est en cuivre doré, elle porte en son milieu une tête de lion de face; son quillon est recourbé en volute; les oreillons sont décorés chacun d'un ancre surjalée, entourée de branches de laurier. Le pommeau est à tête de lion et est prolongé sur toute la hauteur de la poignée. Le fourreau est en cuir noirci et vernis, sa chape et son bracelet munis tous deux de l'anneau de fixation aux bélières ainsi que la bouterolle sont en laiton doré, gravés d'un fin décors guilloché et découpés en feuilles d'acanthé. Le dard est uni et sans décors.

Ce sabre restera en usage à la Marine jusqu'en 1837 année où il sera remplacé par un modèle français - nous en parlerons plus loin -.

### **Le ceinturon-bélière de 1832**

Le ceinturon et les bélières sont en cuir noir verni. Le ceinturon se ferme par une agrafe en forme de serpent reliant les boucles rondes qui ornent les extrémités de la ceinture et servaient à en régler la largeur.

Les documents consultés nous montrent que le ceinturon est porté au dessus de l'habit par les officiers des Mariniers et au dessous de l'habit par les autres, et que la petite bélière ne porte pas de crochet pour y suspendre le sabre.

### **Le sabre de 1837**

Le sabre de Marine qui remplace l'épée hollandaise est le sabre des officiers de la marine française. Il est identique, à peu de choses près, à celui que portent encore aujourd'hui nos officiers de la Marine belge. Il fut mis en service à la Marine française par le décret du 20 juillet 1837 et à la Marine Royale belge par l'arrêté royal du 13 décembre 1837.

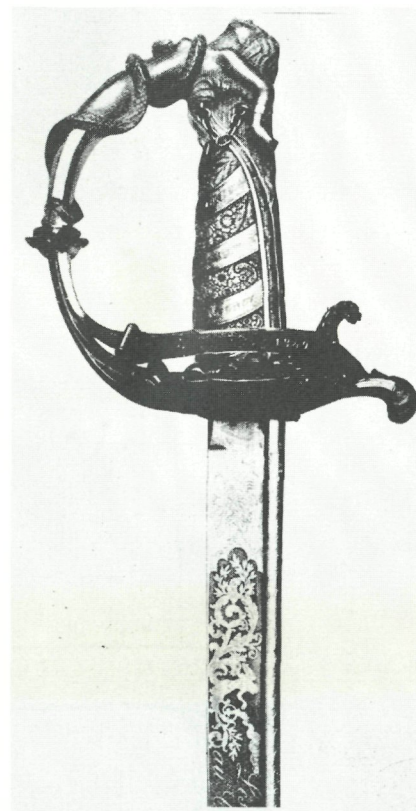
### **Description**

La lame est en acier forgé et poli, sa flèche varié entre 700 et 800 mm. La poignée est en ébène ou en corne noire, à douze cannelures, qui parfois sont filigranées d'un fil de lai-

ton doré. La garde à longue queue porte un oeil ou fenêtre pour le passage de la dragonne; elle donne naissance du côté contre-garde à un petit plateau en amande ciselé de coquilles et de volutes de feuillages. Du côté de la garde elle se subdivise en deux branches lisses entourant des volutes ajourées de feuillage entourant une ancre surjalée. Le tout est prolongé par un quillon en forme de crosse.

Le fourreau de cuir noir porte trois garnitures en laiton doré:

1. la chape qui porte l'anneau de la bélière courte ainsi que le bouton en forme d'olive en dessous duquel dans un cadre rectangulaire figure une ancre surjalée;

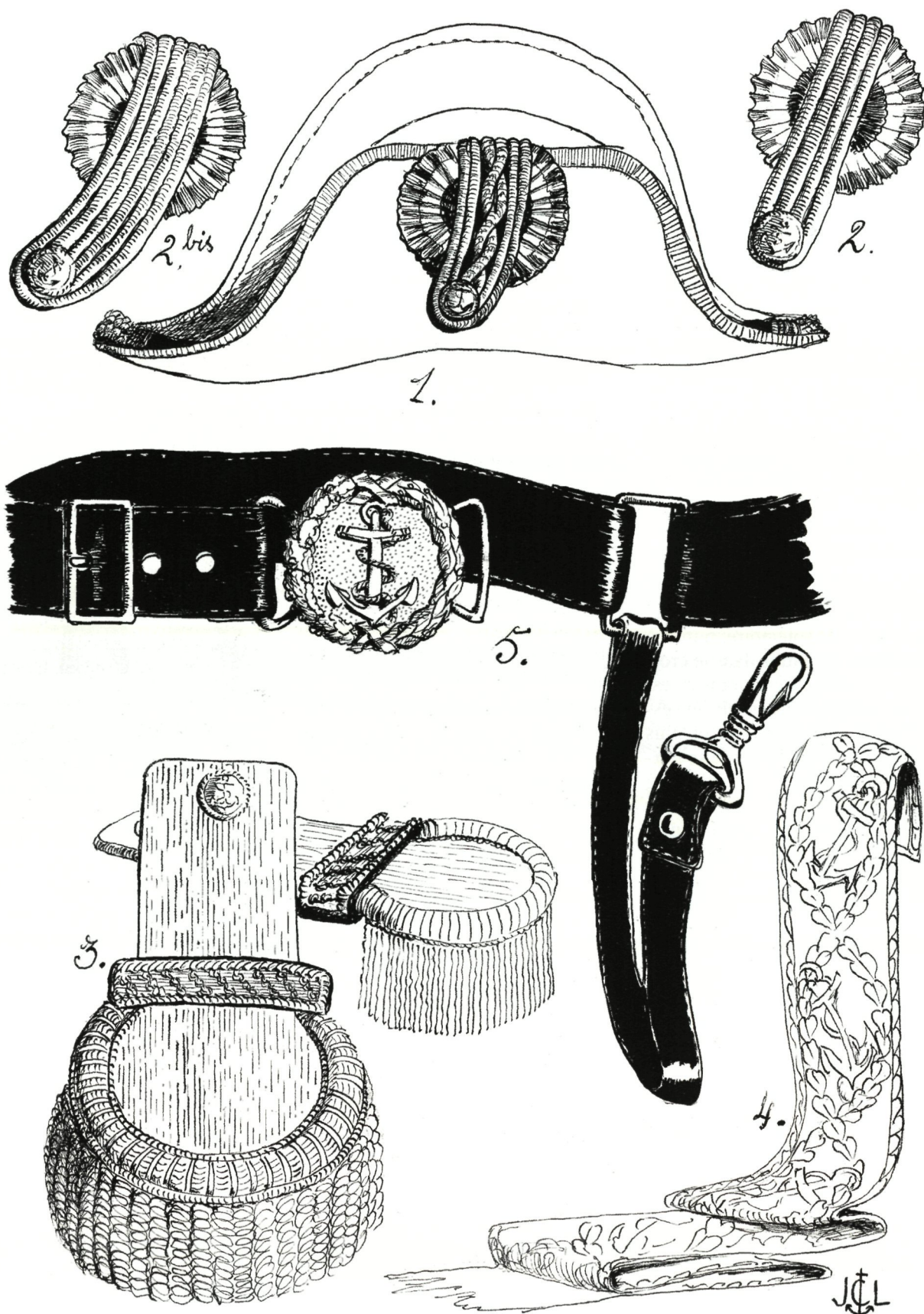


Sabre d'honneur offert au Lieutenant de Vaisseau Van Haverbeke par sa conduite au Rio Nunez

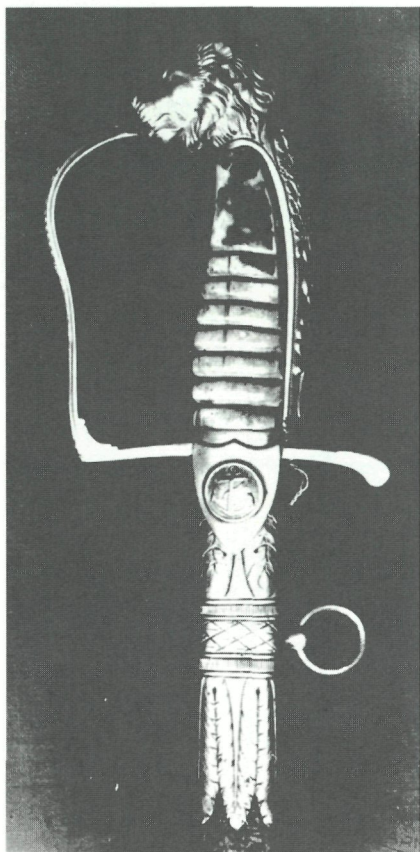
2. le bracelet qui porte l'anneau de la bélière longue.

3. la bouterolle de laiton poli décorée, à la naissance du dard, d'une simple coquille marine.









Epée de Marine probablement portée par les Aspirants

On remarque que ce sabre n'offre que de légères différences avec le sabre actuel à savoir: les branches de la garde sont, dans le modèle actuel, ornées d'un câble torsadé; le quillon s'est transformé en forme de tête de dauphin; les ciselures représentent des guirlandes de feuilles de lierre et non plus des feuilles stylisées de palmier ou d'algues marines. Sur le fourreau les garnitures sont devenues plus simples, l'ancre n'est plus encadrée et l'olive a été remplacée par une coquille.

Le Musée de l'Armée du Cinquantième possède plusieurs sabres de Marine. L'un d'eux est un sabre français du second empire dont l'ancre est surmontée de la couronne impériale; un autre est un sabre d'officier général, on le reconnaît aux garnitures du fourreau qui sont surchargées de ciselures et de gravures. C'est probablement le sabre du Général-major de Marine Napoléon Lahure. Le Musée possède encore une épée de Marine d'un modèle dont nous ne

connaissons pas l'origine mais que nous voyons sur une photo d'époque 14-18, portée par le lieutenant Léon Hennebicq, commissaire de Marine au Corps des Torpilleurs et Marins. Par contre, d'autres photos d'époque montrent que les autres officiers du C.M.T. portent le même sabre français que celui de la Marine Royale décrit ici plus haut.

Un mot encore au sujet du destin de la première épée de Marine des officiers de la Royale: on lit dans une étude due à Monsieur Louis Leconte, qu'elle fut donnée aux officiers des Douanes, lorsqu'elle fut remplacée à la Marine par le sabre français.

Nous ajouterons encore, à l'usage des curieux et des collectionneurs, que le sabre de Marine 1837 a été confirmé dans son identité par le décret de la République (2de) du 17 avril 1850 et que sous le second Empire le sabre est conservé dans sa forme mais garni de la couronne impériale et de motifs légèrement différents (décret du 29 janvier 1853) que le 10 octobre 1870, par décision gouvernementale les couronnes qui surmontaient les ancres disparaissent - ou ne sont plus reproduites ou même sont limées -. Que le 3 juin 1891, sur base du sabre de 1870, démarre une nouvelle série de fabrication - que chaque année l'Ecole Navale passe des commandes de l'ordre de 100 à 150 pièces chez les fournisseurs: Manufacture de Châtellerault, Couleaux et Cie, Klingenthal, ou Carré fourbisseur parisien -. Il est à noter qu'à chaque livraison on peut déceler de légères variantes portant sur le quillon, le bouton ou le dard. A partir du 26 octobre 1963, débute la période de production industrielle (notice technique n° 558 M/c Ma 3.) le sabre de Marine, dont le modèle reste toujours le même, aura la poignée produite en matière plastique dure et le fourreau sera de métal recouvert de cuir.

Notons enfin que les premiers sabres acquis en 1947 par la Marine belge provenaient de la firme Debauge et Deligny (Fr.) et que vers 1955 ils furent produits par Sollingen (All.) en version industrielle.

Dans la Marine française les officiers marinières étaient dotés depuis 1856 d'un sabre modèle 1837 non doré ne comportant depuis 1902 qu'un seul anneau de bélière et que ce ne sera qu'à partir de 1957 que leur sabre sera identique à celui de officiers de Marine, (second-maîtres excepté).

### Le ceinturon bélières de 1837

**L**e ceinturon-porte-bélière est en cuir grainé noir de même que les bélières. La boucle est ronde en cuivre doré au feu. Le décor en est une ancre surjalée d'or brillant sur un fond sablé d'or mat, entourée d'une couronne de feuilles de laurier enrubannées. La boucle a 4 cm de diamètre.

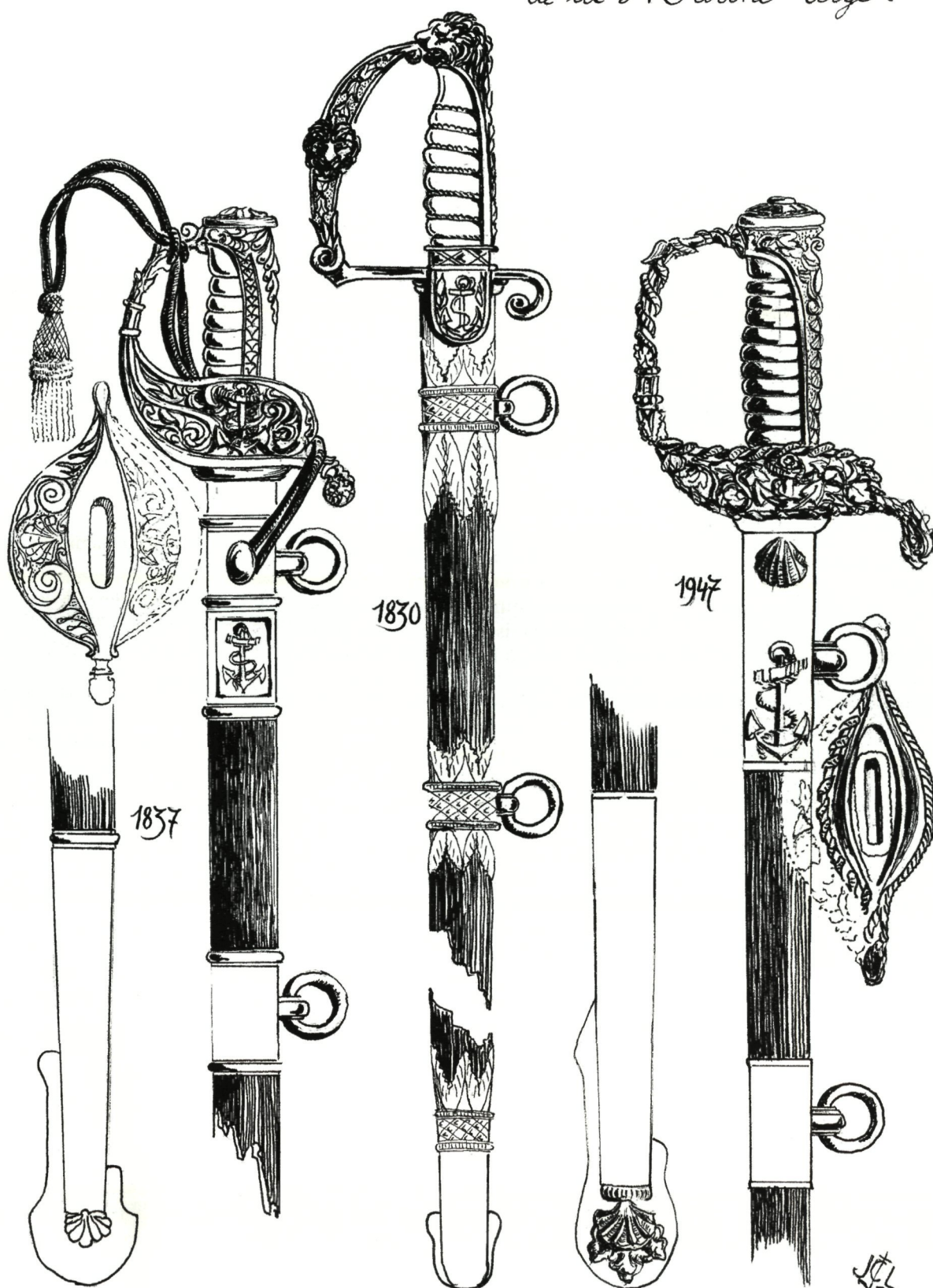
Les bélières ont respectivement une longueur de 40 cm pour la petite bélière et de 75 cm pour la longue bélière. La courte bélière est fixée sur un anneau rectangulaire qui interrompt le cuir du ceinturon à la hauteur de la hanche gauche. La bélière longue est fixée de la même manière au milieu du dos. Les deux bélières se crochent aux anneaux du fourreau par des mousquetons en laiton doré (Pl. VI, 1).

### Les dragonnes

**L**a dragonne du sabre de marine est constituée d'un double cordon de soie noire câblée sur un corps de coton, se terminant par un gland de soie noire sans franges pour les aspirants, par un gland doré à franges fines et flottantes pour les officiers subalternes et à franges à gros bouillons du même type que celles de leurs épaulettes, pour les officiers supérieurs. Le gland est formé d'un corps tressé de fil d'or, le pourtour se compose de tours de câbles dorés. La dragonne se noue du côté gland ou passe par la fenêtre du sommet de la branche de garde, s'enroule autour de la poignée et la ganse coiffe le bouton du fourreau pour retenir le sabre dans son fourreau. L'autre bout et son gland pendent librement. Lorsque le sabre est porté "au clair" la main est passée dans la ganse qui est serrée au poignet par un coulisseau de fils dorés, tissés en bonnet turc.



*Sabres des officiers  
de la Marine belge.*





### La petite tenue

La petite tenue est portée pour le service journalier et le service à la mer (il faut entendre par là le service à bord, en rade, au port, ou en navigation). Cette tenue sera au début de l'existence de la Marine la même que l'habit de grande tenue, mais sans les garnitures brodées du col et des parements et sans les galons dorés des jambes du pantalon. Au collet on y verra pourtant une ancre brodée d'or du modèle n°4. Cette (demi) petite tenue sera rapidement supplantée par la redingote (Pl.V).

En petite tenue, l'officier de Marine, porte ses épaulettes, le sabre et le bicorne en service commandé avec chapeau, ainsi que lorsqu'il est de quart au port, pour les couleurs le matin et le soir, et de toute façon pour recevoir à la coupée un officier supérieur ou un visiteur de marque (art 7 du règlement pour le service intérieur). L'officier de quart à la mer porte le ceinturon sans le sabre comme marque distinctive.

Dans les autres circonstances, les officiers en petite tenue, portent une casquette en même drap bleu.

### **Description**

La redingote, de même drap de couleur bleu de roy que l'habit, est portée croisée et fermée par deux rangs de 8 boutons d'uniforme placés en courbe légèrement rentrante. Elle est à collet droit orné de l'ancre brodée (n° 4).

Il n'y a pas de broderies aux parements des manches qui sont fermées par deux petits boutons d'uniforme. Il n'y a pas de poches apparentes à la redingote. Elles sont pratiquées dans la doublure dans les plis du bas du dos, on y accède par la fente dorsale de la redingote tout comme pour la veste de l'habit. Deux gros boutons d'uniforme dorés marque la taille derrière de part et d'autre de la couture dorsale. Le ceinturon-porte-bélière se porte au dessus de la redingote par dessus les deux boutons dorsaux.

Le pantalon est du même drap, il est long, étroit et muni de sous-pieds - Il ne porte pas de galons dorés -. En été, il est de toile blanche.

### La casquette

La coiffe de la casquette est en drap d'uniforme, la cuve ou bandeau de même, la visière et la jugulaire sont en cuir laqué noir. Il n'y a pas de coiffe blanche pour l'été et les tropiques comme de nos jours. Le rapport entre cuve et coiffe est de 9 à 14, ce rapport tendra avec le temps à diminuer et la coiffe deviendra à peine plus large que la cuve.

Le bandeau est piqué en ses bords de deux passepoils et recouverte entre ces deux passepoils du même ruban-galon doré que celui porté à la couture du pantalon de grande tenue. Le galon de casquette des officiers supérieurs a donc 4 cm de large celui des Lieutenants de vaisseau et des Enseignes a 3,5 cm. Les Aspirants de 1ère classe portent sur le bandeau deux petits galons d'or uni de 5mm à 1 cm de distance l'un de l'autre. Les Aspirants de 2ème classe n'en porte qu'un seul.

### Tenue des officiers d'administration

D'abord appelés agents comptables, puis commissaires de bord (1838), ce personnel d'administration de la Marine avait rang d'officier. Ils avaient pour grades: Sous-Commissaire de Marine de 2ème classe et de 1ère classe, ce dernier grade correspondant à celui d'Enseigne de vaisseau, puis Commissaire de 2ème classe et de 1ère classe. Ces officiers d'administration étaient également embarqués sur les navires et participaient aux nombreuses campagnes et missions lointaines de la Royale. L'un d'eux, le Commissaire Pasquini J.N. fut l'auteur de plusieurs ouvrages d'érudition et de Marine, dont une Histoire de la ville d'Ostende. Cet érudit fut un des premiers à rejoindre la Marine à sa création. Il servit d'abord à l'administration centrale de la Marine, puis embarqua à la flottille de l'Escaut puis servit sur la "Louise-Marie" puis sur le "Schelde" et le "Macassar" pendant

leurs voyages aux Grandes Indes et enfin sur le "Duc de Brabant".

Le Capitaine de vaisseau E. Sinkel parle de lui dans ses mémoires et conclut: Son Histoire d'Ostende ne l'a pas enrichi, dit-il, en Belgique écrire est une mauvaise spéculation; qui a de l'intelligence et veut faire fortune doit s'en Abstenir... (!!)... N.D.L.R.(à bon entendeur...).

Tout comme les officiers de Marine (les officiers de pont, dirions-nous actuellement) ils avaient deux tenues, l'habit de grande tenue et la redingote de petite tenue, de même coupe que les autres officiers mais de couleur bleue plus claire. Nous référant aux descriptions des uniformes des officiers d'administration sous le 1ère Empire (Intendants, Commissaires de guerre et Inspecteurs) nous y observons que leurs tenues est dite "en drap bleu national tissé d'un huitième de blanc" donc d'un bleu de roy ("National" après la révolution), d'un huitième plus clair; nous croyons donc pouvoir rejeter le terme "bleu-clair" qui qualifie chez Mr L. Leconte la couleur du drap d'uniforme des officiers d'administration et qui apparaît dans certains documents d'époque. D'ailleurs aucun tableau, aucune litho ni aucun dessin ne représente des officiers de Marine en tenue bleu ciel...

Cette différence de couleur de drap sera d'ailleurs supprimée le 31 décembre 1838 et les draps seront identiques pour tout le personnel de la marine. Par contre, et pour logiquement suivre la tradition toute française, tous leurs ornements, leurs broderies, leurs garnitures de chapeau, leurs boutons, leurs dragonnes et leurs épées seront d'argent et non d'or. Cette tradition nous l'avons vu perpétuée jusqu'il y a peu, dans les uniformes des Commissaires de bord ("purser's") des navires de l'Etat, des malles Ostende-Douvres qui portent galons et boutons d'argent.

La Marine de l'Etat (belge)\* se disait d'ailleurs dépositaire des traditions et uniformes de la Marine Royale dont elle prit en effet la succession



pour l'exécution d'un certain nombre de missions à l'exclusion de toute mission militaire.

Les officiers d'administration auront l'ancre du collet inversée par rapport à celle des autres et ces broderies ne seront pas garnies des guirlandes ni des feuillages (Pl. IV n°6). Au bas des basques l'ancre modèle n°5. Ces ancres seront brodées en fil d'argent. Grosse différence: ces officiers ne portent ni épaulettes ni parements brodés. Les galons des casquettes seront également argentés.

#### Tenue des officiers du Génie Maritime

**L**es officiers du Génie Maritime dont le Corps avait été constitué en 1853 portent le même uniforme que les officiers de Marine et les mêmes boutons à la différence que le collet et les parements de leur uniforme sont de velours noir brodés d'un motif qui leur est propre (Pl. IV, n°8 et n°9). Ce motif est brodé d'or et représente une ancre appliquée sur des volutes de feuilles d'acanthé.

#### Tenue des officiers du Service de Santé

**L**es officiers médecins et chirurgiens de Marine portent le même uniforme que les autres officiers de Marine et les mêmes boutons. Au collet et aux parements ils portent d'autre part les broderies de leurs collègues de l'armée de terre. Ils ne portent pas d'épaulettes et portent le sabre de la Marine.

#### Les Aspirants

**N**ous devons ici consacrer un paragraphe spécial aux tenues des Aspirants. Nous tirerons nos références du règlement et de la composition du trousseau des élèves de l'Ecole Militaire (Extraits de l'Histoire de l'Ecole Militaire de 1834 à



**Le Capitaine de Vaisseau A. F. Dufour**

1934). Les Aspirants sont rangés en deux catégories, les Aspirants de 2ème classe et de 1ère classe. Les Aspirants de 2ème classe faisaient deux années d'étude à l'Ecole Royale Militaire (de la rue de Namur à Bruxelles). Avant 1840 date de l'ouverture d'une section Marine à l'Ecole Royale Militaire les Aspirants de 2ème classe étaient instruits à bord de la canonnière n° 11 qui servait de navire-école. La section Marine de ERM fonctionna jusqu'en 1862.

La première année ils suivaient des cours de mathématiques, de chimie, de dessins etc., en commun avec les élèves se destinant au génie, à l'artillerie et à l'Etat-major. La deuxième année était consacrée à l'instruction spéciale sur l'astronomie, la navigation, la construction navale, la machine à vapeur.

Après réussite de l'examen de sortie, ils étaient promus "de 1ère classe" et embarqués pour deux ans, au terme desquels et après examen, ils étaient nommés Enseignes de vaisseau. Les

Aspirants de 1ère classe dont le rang était l'équivalent du 2ème Lieutenant d'artillerie étaient sur les différentes unités de la Marine adjoints aux officiers de quart dont ils recevaient l'enseignement pratique.

#### Tenues des Aspirants

**L**es Aspirants tout comme les officiers avaient deux tenues, la grande et la petite.

#### Petite tenue des Aspirants de 2ème classe (élèves)

Les Aspirants de 2ème classe portent, en petite tenue, la redingote de drap bleu de roy: à deux rangs de 8 boutons d'uniforme de marine dorés placés en courbe rentrante; collet droit échancré, cravate noire, pantalon bleu uni. Il n'y a pas de broderies ni au collet ni aux parements.

Il portent le bicorne ou la casquette selon le service qui est commandé.

Le bicorne est garni de la cocarde aux couleurs nationales; la ganse est à deux rangs de torsades d'or et de soie bleue, maintenue par un gros bouton d'uniforme; les glands sont en frange de filet or et soie bleue. La casquette est de drap d'uniforme comme celle des officiers, le bandeau est le drap bleu garni d'un petit galon doré de 15 mm.

Ils portent le ceinturon-bélière et l'épée traînante en service commandé avec chapeau.

#### Grande Tenue

**P**our les 2ème classes, la grande tenue est l'habit de même drap et de même coupe que pour les officiers. Il est porté fermé par une rangée de 9 gros boutons d'uniforme. Le collet est droit et échancré et est brodé

\* La Marine de l'Etat en Belgique est dépendante d'un Ministre du Gouvernement et chargée du balisage, du pilotage du service des malles-poste, sous la direction d'un département appelé: Administration de la Marine. Ses services techniques gardèrent longtemps le nom de Génie Maritime, qui lui fut donné lors de la constitution de la Marine Royale.



de la même ancre dorée que celle des officiers en petite tenue. La même ancre orne les parements des manches et les extrémités de basques. Ils sont coiffés du bicorne décrit plus haut et portent ceinturon -bélière et l'épée traînante, gants blancs. Ils ne portent pas d'épaulettes mais en revanche ils portent à l'épaule droite une fourragère à deux tresses et deux cordons terminés par des ferrets de laiton dorés. Le trèfle est maintenu à l'épaule par une bride faite d'un galon uni d'or sur fond de drap d'uniforme, l'autre extrémité de la fourragère nommément les aiguillettes à ferrets, est tenue par le premier bouton de l'habit.

Les cordons câblés qui forment la fourragère est tissé par parts égales en soie bleue et or.

#### Les Aspirants de 1ère classe

**L**es Aspirants de 1ère classe se distinguent des élèves de 2ème classe par l'ancre (n° 4) brodée en or au collet et aux parements de la redingote et de l'habit. Ils portent à l'épée une dragonne à gland de soie noire sans franges. Leur casquette porte deux galons dorés unis de 5 mm. et leurs épaulettes sont identiques à celles du grade correspondant à l'armée de terre (2ème lieutenant d'artillerie).



uniforme de sous-officier  
Maître de 2ème Classe Van Spitael

#### La veste ronde de petite tenue

**D**ès 1836, apparaît en guise de petite tenue, une veste ronde sans basques. Elle est en drap bleu à deux rangs de 12 boutons et est portée col rabattu. La chemise blanche est portée à col rabattu par dessus le col de la veste, la cravate noire est la même que celle des matelots et nouée à la régale.

Certains croquis, présentés comme étant les uniformes portés par la Marine Royale vers 1854, dans le volume "les Ancêtres de la Force Navale" (p.234) de Mr. L. Leconte, sont en réalité des copies d'un autre croquis, français celui-là, qui a déjà paru à plusieurs reprises dans des revues françaises. Ce croquis représente entre autre un Aspirant en veste courte portant une fourragère - ce qui est contraire aux prescriptions belges. Aussi est-il plus vraisemblable

de croire que ce vêtement dont la description correspond à celle donnée pour la veste courte des matelots, même col rabattu, même nombre de boutons, soit cette même veste donnée en dotation aux Aspirants pour leurs exercices d'infanterie par exemple, le matelotage et surtout pour être portée l'hiver en lieu et place de la vareuse de toile.

Quelques années plus tard (en 1853) on supprimera la redingote de deuxième tenue des Aspirants élèves pour ne leur laisser, en deuxième tenue, que la petite veste courte.

Entre 1830 et 1862, l'influence de la mode civile, les nécessités du service, et le coût des garnitures d'or et leur mauvaises tenues à l'air salé du large, apportèrent des changements aux uniformes de marine. Les premières modifications aux tenues apparurent des 1837. L'arrêté royal du

#### **TROUSSEAU DES ASPIRANTS**

(circulaire ministérielle de 1836)

- 1 habit de grande tenue en drap bleu**
- 1 redingote de seconde tenue - idem**
- 1 veste ronde de seconde tenue - idem**
- 2 pantalons de drap bleu**
- 4 pantalons blanc**
- 2 pantalons de travail en grosse toile**
- 2 vareuses de même toile**
- 2 paires de bottes**
- 2 paires de souliers**
- 2 col-cravate de soie noire**
- 1 chapeau bicorne**
- 1 casquette de drap bleu**
- 1 capote en étoffe dite de Duffel**
- 1 ceinturon**
- 1 épée**

Le coût du trousseau était à charge des parents de l'élève et s'élevait à 600 fr (d'époque)



13 déc 1837 apporte des modifications dans le sens de la simplification. L'habit de grande tenue perd ses deux fausses poches appliquées sur le haut des basques et chaque pan sera garni d'un gros bouton d'uniforme. A bord et en été seulement l'officier pourra porter sous la redingote un pantalon de toile légère gris-écru qui est moins salissant que le blanc.

L'arrêté introduit encore un gilet de drap bleu porté sous la veste, se boutonnant droit par 9 petits boutons d'uniforme et muni de poche sur le côté. En 1847 on dotera les sous-officiers d'une casquette. Le bandeau de celle-ci portera une soutache en or de 5 mm., pris entre deux passepoils, cela pour les quartier-mâîtres, et deux soutaches d'or pour les second-mâîtres. Les Maîtres de 1ère et de 2ème classe porteront les mêmes galons que les Aspirants de 1ère et de 2ème classe respectivement. Les galons des manches seront portés en chevron, pointes vers le haut. Mais ce sera vers les années 1850 qu'apparaîtront les modifications les plus importantes.

La redingote qui se porte déjà boutons supérieurs ouverts et collet rabattu sera définie au nouveau règlement à deux rangs de 7 boutons dont seuls les deux supérieurs ne seront fermés que par mauvais temps - les épaulettes sont remplacées avec le port de la redingote par des galons de marque distinctive des grades apposés au bas de manche sur les parements.

Les Capitaines de vaisseau continueront seuls à porter les attentes d'épaulettes sur la redingote.

## 1853

### Marques distinctives des grades

Capitaine de vaisseau:  
4 galons d'or de 5 mm

Capitaine lieutenant de vaisseau:  
3 galons d'or et 1 d'argent

Lieutenant de vaisseau de 1ère classe: 3 galons d'or

Lieutenant de vaisseau de 2ème classe: 2 galons d'or et 1 d'argent

Enseigne de vaisseau: 2 galons d'or.

La casquette suivant la mode verra sa coiffe se rétrécir au point de ne plus dépasser le diamètre de la cuve; c'est presque un képi.

Quant aux cheveux, barbes et moustaches, il est dit au règlement que les favoris peuvent être portés longs ou en collier (barbe en collier), mais il défend la moustache et la mouche à la Napoléon III.

Enfin l'habit de grande tenue lui-même subit des transformations majeures; il est porté ouvert très largement sur un gilet bleu fermé de 9 petits boutons, ou d'un gilet blanc fermé par 5 boutons. Il est porté sur une chemise empesée à col haut et raide sur lequel se noue par un nœud papillon une cravate de soie noire.

La veste de l'habit est à col rabattu et a de larges revers, elle est ornée de deux rangs de 4 boutons d'uniforme. Les broderies du col et des manches sont supprimées, le bas des manches est sans parements et fermé par deux petits boutons d'uniforme.

Le ceinturon à bélière se porte, boucle apparente, sous la veste et sous le gilet.

Aux épaules, les épaulettes sont restées ce qu'elles étaient. Le bicorne a également subi l'influence de la mode, les grandes ailes de l'époque napoléonienne ont diminué de taille jusqu'à ne plus déborder de la coiffe et la ganse-cocarde a pris une forme courbe prononcée (en banane) inclinée vers l'arrière du couvre-chef (Pl VI, 2 bis).

### Les Duffel-coat

On a pu remarquer que dans la composition du trousseau des Aspirants il est fait mention d'une capote en laine de Duffel. Ce manteau à capuchon est aussi porté dans la Marine française à la même époque. Il est de couleur bleu marine et se ferme par des blochets; il est le même pour tous les officiers. C'est un vêtement de mer qui ne comporte aucune indication de grade.

On peut donc logiquement considérer que le "Duffel-coat" ramené dans notre pays par la Royal Navy après la 2ème guerre mondiale existait déjà dans la Marine royale belge depuis son origine.

Ceci clôt la revue détaillée des tenues et uniformes de la Marine Royale. Dans un prochain chapitre nous examinerons les uniformes portés dans notre Marine pendant et après la guerre de 1914-1918.

CPV(hre) J.C. Liénart





# MARINE van Zuid-Korea viert jubileum

**T**er gelegenheid van haar 50<sup>ste</sup> Verjaardag organiseerde de Marine van de Republiek van Zuid-Korea (ROKN) van 12 tot 17 oktober ll. een Internationale Vlootparade voor de haven van Chinhae, nabij Pusan. Naast een 60-tal schepen uit 22 landen waren er ook 29 Stafchefs en Vlagofficieren aanwezig. Onze marine werd vertegenwoordigd door Divisieadmiraal ir. Michel VERHULST en zijn Vleugeladjutant, VTZ Lieven GOUSSAERT.

De ROKN is ingedeeld in 3 vlootregio's en afzonderlijke commando's voor de Marine- luchtvaart, de Amphibische vloot, de Mijnenbestrijdings-, Trainings- en Logistiek commando. Voornaamste vlootbases zijn Chinhae (met het Marinehoofdkwartier, de trainingscentra en de Marineacademie), Dongha (1ste Vloot), Inchon (2<sup>e</sup> Vloot) en Pusan (3<sup>e</sup> Vloot). In Cheju, Mokpo Mukho en Pukyoung vindt men kleinere bases. Het hoofdkwartier van de Marineluchtvaart- dienst is in Pohang.

De 209 schepen worden bemand door ongeveer 34.000 manschappen, aangevuld met 19.000 dienstplichtigen, 9.000 reservisten en een 25.000 man sterk Marinekorps. Momenteel kampt de ROKN met tekort van 2.000 officieren en onderofficieren.

## Pre-Koude Oorlog periode

**D**e laatste 40 jaar was de Zuid-Koreaanse defensiepolitiek voornamelijk gericht tegen zijn noordelijke buur Noord-Korea. Vooral de land- en luchtmacht kregen het grootste deel van het defensiebudget toe-



Korea (South) DD 915 Chung Buk 28/11/81 at Sydney

gewezen. De marine daarentegen werd veeleer beschouwd als een aanvulling van de in grote getale aanwezige US NAVY-schepen.

Tijdens de Koreaanse Oorlog (1950/53) en de Koude Oorlog bestond de ROKN-vloot uit ex-USN Gearing FRAM I-klasse en ex-USN LCU's, LSM's en LST's landingschepen. Na de verkiezing van President PARK in 1963 kwamen er grote inspanningen om de Zuid-Koreaanse marine te moderniseren. Vanaf de jaren 70 begonnen de Koreaanse scheepswerven, met Amerikaanse steun, marineschepen te bouwen. In een 1<sup>ste</sup> fase werd getracht het gebrek aan schepen voor kustverdediging te verhelpen. Tegen 1975 kende de ROKN een uitbreiding met 130 snelle patrouilleboten. De anti-duikbootbestrijding werd verbeterd met de indienstname van 9 Ulsan-klasse fregatten en 22 Po Hang- en 4 Dong Hae-klasse korvetten (gebouwd vanaf 1981).

## Post-Koude Oorlog periode

**T**ot het einde van de Koude Oorlog was Zuid-Korea eerder een "gesloten" land, zeker waar het haar defensiepolitiek betrof. Enkel met de US had het land zeer nauwe banden. Met de val van de Sovjet-Unie kwam daar echter verandering in. Het Ministerie van Nationale Defensie (MND) werd voorstander van een uitwisseling van militaire informatie met andere Aziatische landen en het leggen van bilaterale contacten met verschillende landen. Zo houdt ROKN nu regelmatig Passex-oefeningen met de Russische, Australische, Canadese, Japanse, Nieuw Zeelandse en Singaporese marines.

Vooral de relatie met de Russische Marine schijnt prima te verlopen. Een bewijs hiervan was het bezoek van het Russische vliegdekschip Varyag, met haar escorte, in 1997 aan Pusan.





Che JV '97 Amsterdam

Met het 2<sup>e</sup> luik van het moderniseringsplan zou de marine haar "blue water-capaciteit" terugkrijgen die zij met het einde van de Koreaanse Oorlog verloren had. Dit dank zij het KDX-destroyer programma en de Okpo-klasse fregatten. De KDX-2 destroyers zijn 4000 t metende multi-purpose oppervlakteschepen waarvan de marine hoopt er 12 van te laten bouwen.

Het ander belangrijkste project dat momenteel loopt is dat van de 3900 ton metende Okpo-klasse fregatten. De kiellegging van het 1<sup>ste</sup> schip was voorzien in 1991. Maar door allerlei economische en technische problemen kwam dit schip, de King Kuang Gaetto, pas in juli 11. in dienst.

Een andere prioriteit was de uitbreiding van de onderzeebootdienst. De marine opteerde voor het Duitse Type 209. De eerste 3 boten, de Chang Bogo-klasse genoemd, werden in 1987 besteld. De 1<sup>ste</sup> boot werd gebouwd op de HDW Scheepswerven in Kiel, de 2 volgende werden op de Daewoo-werf geassembleerd en de overige zullen onder licentie in Zuid-Korea gebouwd worden. De laatste 6 zullen mogelijk een iets grotere tonnenmaat hebben en voorzien zijn van een Air-Independent Propulsion system.

De ROKN is een van de weinige marines in de regio die haar mijnenbestrijdingsdienst niet verwaarloosde. Momenteel zijn er 6 Swallow-klasse mijnenjagers in dienst (gebaseerd op de Italiaanse Lerici-klasse) en 8 ex-USN kustmijnenvegers. Er zijn plannen voor de bouw van nog 7 Swallow-klasse schepen en 15 mijnenjagers van de nieuwe Kang Keong-klasse. Verder beschikt de marine vanaf september 1997 nog over een nieuwe mijnenlegger, de Won San. Oorspronkelijk zou men 3 schepen van dit type bouwen, maar door de verslechterende economische toestand werd het programma teruggeschoefd tot 1 schip.

Deze moderne MCM-vloot zal de marine toch makkelijk in staat stellen de voornaamste havens en scheepvaartroutes mijneenvrij te houden.

De verouderde amphibische vloot van 7 LST's en 8 LSM's (gebouwd tussen 1943-45) zijn ook dringend aan vervanging toe. Op termijn worden deze door 4 Alligator-klasse schepen (LST's) vervangen waarvan er momenteel al 2 in dienst zijn. De 2 andere zullen tegen 1999 de vloot vervoegen.

Voor de logistieke ondersteuning van de vloot zorgen de 3 Chung Jee-klasse steunschepen (gebouwd tussen 1990 en 1998).

Op korte termijn wil de ROKN nog meer duikboten, met een grotere reikwijdte, in dienst nemen

Hierbij wordt gedacht aan een upgrade van de Chan Bogo-klasse. Verder ontwikkelt men een systeem waarmee de infiltratie van Noord-Koreaanse mini-duikboten beter kan gedetecteerd worden.

Momenteel bouwt de Marine ook nog een nieuwe marinebasis en een duikbootsimulator.

Op lange termijn hoopt de Zuid-Koreaanse marine 1 of 2 vliegdekschepen te kunnen bouwen, 2 Chung Ji-klasse munitietransportschepen en nog enkele logistieke steunschepen.

De recente economische crisis in Azië leidde er echter toe dat het defensiebudget met 10% verminderd werd (het totale defensiebudget van Zuid-Korea bedraagt 3.21% van het BNP). Nu vreest de ROKN dat sommige van de programma's hierdoor zullen vervallen. Vooral de KDX-2 en het duikbootprogramma zouden hieronder kunnen lijden.

G.A.H. Toremans



**Zuid-Koreaanse Marine**  
**(Jane's Fighting Ships 1998/99)**

**Duikboten**

6 (+ 9) Chang Bogo – klasse  
3 KSS-1 Tolgorae – klasse mini-duikboten  
8 Dolphin – klasse mini-duikboten

**Destroyers**

3 Gearing FRAM I – klasse

**Fregatten**

0 (+ 3) KDX-2 klasse  
9 Ulsan – klasse  
1 (+ 3) Okpo – klasse

**Korvetten**

24 Po Hang – klasse  
4 Dong Hae – klasse

**Patrouilleschepen**

8 Pae Ku – klasse  
2 Wildcat – klasse  
75 Sea Dolphin – klasse

**Amfibische schepen**

2 (+ 2) Alligator – klasse  
6 Furseal – klasse LCU's  
7 LST-510/511 – klasse LST's  
7 LSM's  
10 LCM's  
1 LCAC hovercraft

**Mijnenbestrijdingsschepen**

1 Won San – klasse mijnenlegger  
6 (+ 7) Swallow – klasse mijnenjagers  
3 MSC 268 – klasse kustmijnenvegers  
5 MSC 289 – klasse kustmijnenvegers

**Steunschepen**

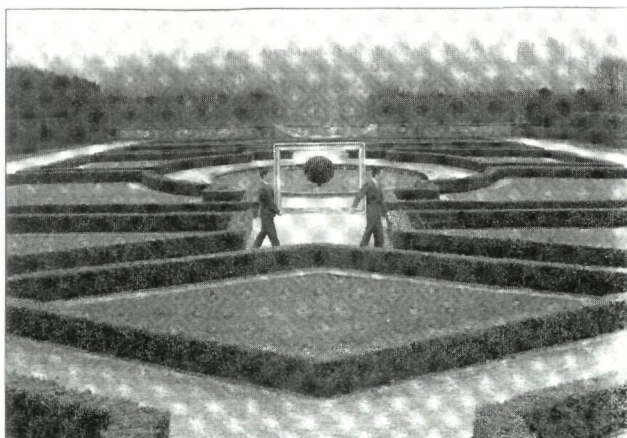
3 Chun Jee – klasse steunschepen/vloottankers  
1 Chung Hae Jin – klasse berging/reddingsschip  
3 Edenton – klasse bergingsschepen  
1 Sunjin – klasse testschip  
16 oceanografische onderzoekschepen  
10 havensleepboten

**De Redactie van Neptunus wenst alle lezers  
een prettige Kerst, gezellige eindejaarsfeesten  
en een gezond 1999!**

**La Rédaction de Neptunus souhaite à tous  
ses lecteurs un joyeux Noël, d'agréables fêtes  
de fin d'année et une Bonne Année 1999!**







**SPECIALISEREN  
IS VOORAL EEN KWESTIE  
VAN SELECTEREN.**

Leopold III-laan 13  
8400 Oostende  
Tel. (059) 50 08 33  
Fax. (059) 80 87 27



VOORHEEN PARIBAS BANK BELGIË

ARTESIA BANK

**GOEKINT**  
GRAPHICS

is een uiterst modern bedrijf met 40 medewerkers,  
alomgekend voor een uitstekende kwaliteit en service!

Tijdschriften, boeken, jaarverslagen, catalogi.  
Bedrukken van zwaar karton.  
Tot 5 kleuren + lak in 1 doorgang.

Publicitaire folders.

Briefhoofden, faktuur-sets, omslagen.

DRUKKERIJ GOEKINT nv, Industriepark, 8400 Oostende  
Tel. (059)51.43.43 - Fax (059) 51.44.43

# MULTI

## ALGEMEEN- EN SCHEEPSBOUWKUNDIG STUDIE- EN INGENIEURSBUREAU

ENGINEERING · PLANNING & BUDGETTERING · BEREKENINGEN

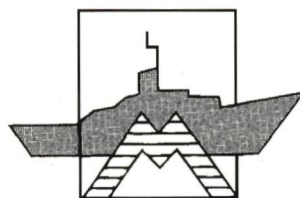
SUPERVISIE · DESIGN · VEILIGHEIDSTOEZICHT

Studiebureau

Bazelstraat 206  
9150 Kruibeke

Tel: 32-3-227.30.51  
32-3-774.43.55

Fax: 32-3-227.27.31  
32-3-774.43.55



**MULTI** N.V.

Bouwkunde

Scheepsbouw

Mechanica

Electrotechniek



# LES ANNEES TERRIBLES: LA ROYAL NAVY AUX ABOIS

En 1938, à la veille de l'éclatement de la 2ème guerre mondiale, le relevé des forces navales des futurs belligérants, révélait une redoutable supériorité en sous-marins des puissances de l'axe. Or les sous-marins étaient l'arme suscitant le plus d'appréhension à l'heure où se multipliaient les convois entre les USA et l'UK.

## Dès septembre 1939

Avant l'entrée en belligérance de la Belgique le 10 mai 1940, la Navy avait déjà affronté de durs combats depuis l'invasion de la Pologne le 1er septembre 1939 par la "Wehrmacht", et la déclaration de guerre subséquente des gouvernements de

Londres et de Paris. A une époque où la Marine Nationale et la Navy collaboraient, les convois USA-UK souffraient de la pénurie de navires d'escorte. Les sinistres ne tardèrent pas à s'accumuler. Le paquebot "Athenia" transportant 1.480 personnes fut torpillé en mer d'Irlande. L'Angleterre perdit 131.000 tonnes en quinze jours.

Le 17 septembre le porte-avions "Courageous" est torpillé dans l'Atlantique et le 14 octobre 1939 l'U-boot du Capitaine Gunther Priem réussit à pénétrer dans la baie de Scapa Flow et à couler le croiseur "Royal Oak". Apprendre que le port de guerre le plus réputé de la Navy n'était pas inviolable, fut un terrible choc pour la population britannique. Le 17 septembre, autre coup de tonnerre outre le torpillage d'un précieux porte-avions, l'entrée en guerre aux côtés de l'Allemagne, de l'URSS. Elle venait d'abandonner le camp allié pour rejoindre celui des puissances de l'axe.

Et le calvaire des marins de S.M. le roi George n'était pas achevé pour autant. Dès le 19 novembre 1939 la

Anticipated 1940 Naval Strength of Belligerents, 1938						
	Battle-ships	Aircraft carriers	8-in. cruisers	Light cruisers	Destroyers	Submarines
British empire	17	7-11	15	63	188	69
Germany	7	2	5	10	22	119-129
France	10	1	7	12	66	94
Italy	6	-	7	28	99	120-130

Le 24 juin 1940 la France du Maréchal Pétain signait une armistice avec l'Allemagne victorieuse au cours de la phase initiale de la guerre 1939-1945. L'amirauté britannique redoutait cette reddition. Le IIIème "Reich", en disposant des ports du Danemark, des Pays-Bas, de la Belgique et de la France, bénéficiait de nombreux havres susceptibles d'accueillir la "Kriegsmarine" et d'abriter les sous-marins de l'Amiral Dönitz. Une mortelle menace pesait ainsi sur le ravitaillement de la Grande-Bretagne, et plus spécialement sur l'artère aorte de l'Atlantique, entre les ports anglais et les Etats-Unis. La Navy devait lutter sur plusieurs fronts, à la fois contre les U-boten, les mines magnétiques et les attaques aériennes.



Sauvetage de naufragés du paquebot anglais "Athenia", première victime de la guerre sous-marin.





H.M.S. "Courageous"

"Luftwaffe" du "Reichmaréchal" Goering semait des mines magnétiques qui détruisirent quinze navires en 4 jours. Le 26 novembre un croiseur ennemi torpilla le navire marchand "Rawalpendi" au nord de l'Irlande tandis que le cuirassé "Amiral Graf Spee" coulait les navires polonais "Pilsudski" et l'anglais "Doris Star".

Le 13 décembre une escadre commandée par le futur amiral Sir Henry Harwood comprenant les croiseurs "Ajax" "Exeter" et "Achilles" engagea le combat avec "l'Amiral Graf Spee" dans l'Atlantique sud. "L'Exeter" fut malmené d'emblée et obligé de se retirer du combat. Mais les autres bâtiments suivaient à la trace le navire allemand en retraite. Il chercha refuge dans le port neutre de Montevideo.

### La fin de "Amiral Graf Spee"

Après le délai légal d'usage, le prestigieux navire, orgueil du IIIème Reich, sortit du port avec un minimum d'équipage. Les bâtiments de la Navy l'attendaient. Ce fut la curée qui mena au suicide le commandant du beau cuirassé, le Capitaine de vaisseau Hans Langsdorff, un grand marin qui fit honneur à la "Kriegsmarine" de l'Amiral Raeder.

Lorsque la France capitula, la flotte britannique complétée par quelques

bâtiments de Common Wealth n'avait plus la suprématie navale face à la flotte allemande associée à l'excellente flotte italienne. Winston Churchill qui avait remplacé Neville Chamberlain, (le naïf signataire des accords de Munich en 1938), estima le péril trop grand pour son pays et douta de la parole de l'Amiral Darlan. Ce dernier s'était engagé à ne

jamais mettre ses navires à la disposition des allemands. Mais Churchill se méfiait. Les magnifiques bâtiments français avaient beau être immobilisés dans les ports de la zone non occupée et notamment à Toulon, la Navy aux abois craignait une volte-face allemande en cette matière cruciale pour la Grande-Bretagne.

Le trois juillet 1940, tous les bâtiments de guerre français dans les ports britanniques furent occupés par des marins anglais. Opération difficile qui n'alla pas sans peine. A bord du sous marin géant "Surcouf" qui avait rejoint l'Angleterre au moment de l'avance de la "Wehrmacht" dans les ports français de l'Atlantique et principalement à Brest, il y eut opposition et mort d'hommes. Mais le drame le plus retentissant, se déroula en Afrique du Nord à Mers-El-Kébir près d'Oran. La flotte de l'Amiral Gensoul, n'ayant pas rejoint le camp anglais en obtempérant à l'ultimatum de l'Amiral Summerville, fut canonnée sans pitié et quasiment

Naval Military Statistics, 1939-45						
Year	German sub-marines sunk	Allied shipping sunk	New Construction			Net gains or losses
			U.S.	British	Total	
	(Number)		(In thousands of tons)			
1939 (4 mo.)	9	810	101	231	332	-478
1940	22	4,407	439	780	1,219	-3,188
1941	35	4,398	1,169	815	1,984	-2,414
1942	85	8,245	5,339	1,843	7,182	-1,063
1943	237	3,611	12,384	2,201	14,585	10,974
1944	241	1,42	11,64	1,71	13,349	11,927
1945 (4 mo.)	153	458	3,551	283	3,834	3,376
Totals	782	23,351	34,622	7,863	42,485	19,134

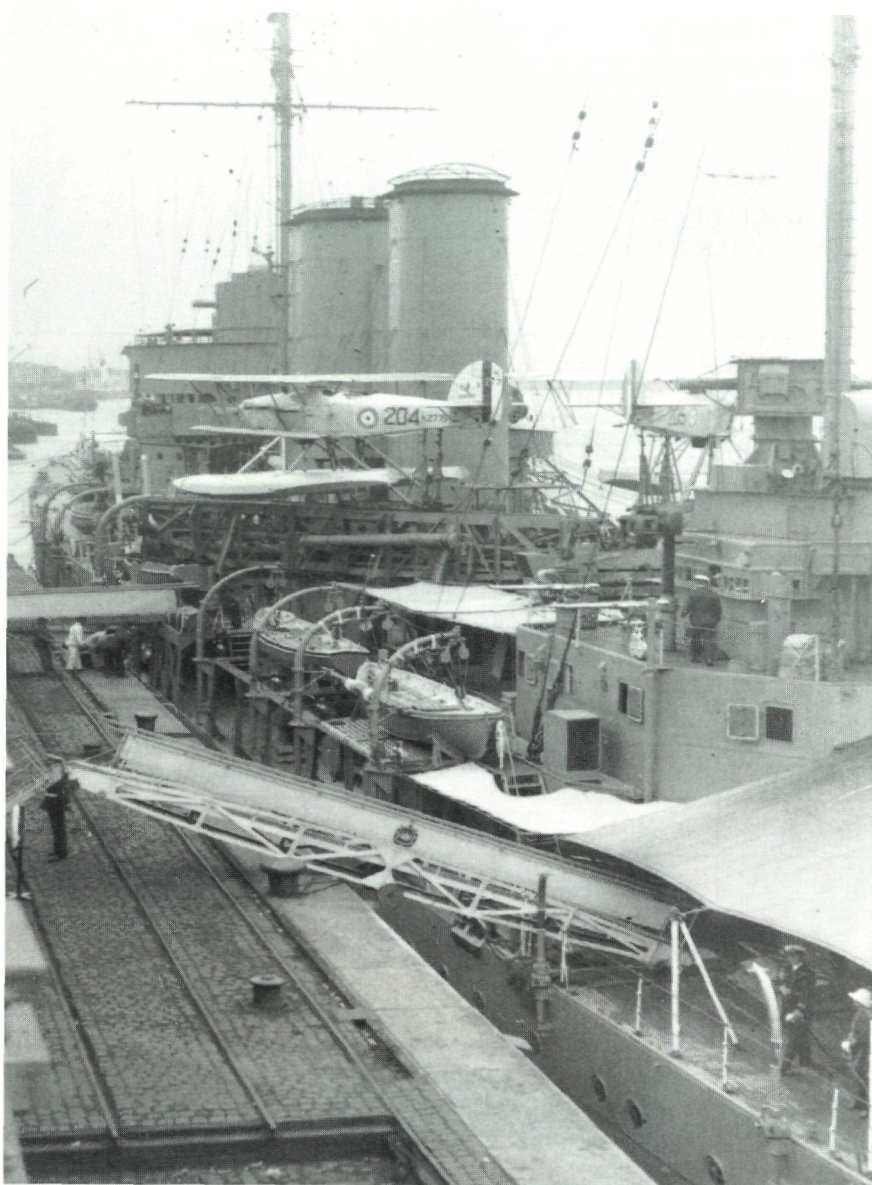


détruite, faisant plus de 1300 morts. Le commandant du croiseur "Richelieu" amarré à Dakar refusa également de passer sous pavillon anglais. Pour le neutraliser des hommes grenouilles réussirent à placer des charges et à les faire exploser, endommageant le magnifique bâtiment et l'immobilisant pour plus de deux ans. La bataille navale en Méditerranée fut favorable aux Anglais. A l'est de Malte deux navires italiens furent torpillés le 9 juillet tandis que le croiseur "Sydney" coulait le croiseur "Carlo Collinomi".

Dans la Baltique et dans le Skagerak l'activité maritime était également intense. Des sous-marin Anglais eurent raison de transporteurs de troupes tandis que l'aviation de marine réussissait à couler le cuirassé "Koeningsberg". Malgré son infériorité numérique face aux navires des puissances de l'axe, la Royal Navy aux abois se battaient avec courage et remportait de précieuses victoires.

### Narvik conquis et abandonnée

Le 13 avril 1940 la guerre de Norvège battait son plein. Le vieux cuirassé "Warspite" entouré des bâtiments plus légers sous le commandement du Vice amiral William Whitworth, participa à la bataille pour Narvik et coula sept destroyers allemands tandis que le croiseur "Blucher" était coulé dans le fjord d'Oslo. Le sous-marin "Truant" réussit de son côté à torpiller le "Kaerlsruhe". Mais la Navy subit de lourdes pertes. Le porte-avion "Glorious" et les croiseurs "Curlew" et "Effingham" furent coulés par l'ennemi. Ce dernier subit la perte de 26 transporteurs de troupes. Les efforts alliés sur terre furent pourtant couronnés de succès, et le port de Narvik conquis de haute lutte par le corps expéditionnaire français du Général Bethouart aidé par des unités norvégiennes et polonaises. Mais ce havre stratégique, dont l'occupation avait coûté tant de pertes en hommes et en matériel, ne fut que temporairement aux mains des alliés. Le 10 mai 1940 l'Allemagne envahissait les Pays-Bas et la



Le croiseur Exeter à Anvers (1932)

Belgique. Ses blindés ne tardèrent pas à isoler dans le nord le groupement d'armées du Général Billotte (remplacé après son décès accidentel par le général Blanchard) comprenant le corps expéditionnaire britannique du Général lord Gort, l'armée belge du roi Léopold III et l'armée française du général Blanchard. Fin mai début juin les alliés abandonnaient Narvik que la Wehrmacht put occuper sans coup férir. A l'automne 1940 la Royal Navy était dangereusement affaiblie.

Il lui fallait non seulement ravitailler la métropole en protégeant les convois venant des Etats-Unis, mais aussi faire face à la menace d'invasion dans le cadre de l'opération "See-

leew" tout en couvrant l'approvisionnement des unités défendant l'Egypte. Une fois encore le salut vint des Etats-Unis. Le 3 septembre 1940 entra en vigueur l'accord négocié par le président Roosevelt et le premier ministre Churchill: cinquante destroyers américains furent mis à la disposition de la Grande-Bretagne.

### Intensité de la guerre

L'intensité de la guerre sur mer est révélée par quelques chiffres qui montrent l'ampleur des pertes alliées initiales et la prodigieuse remontée des forces navales amies après l'entrée en guerre des Etats-Unis et le



ralliement de l'URSS au camp anglo-américain.

En ce qui concerne les navires marchands coulés par action ennemie entre le 3 septembre 1939, début de la drôle de guerre, et le 2 septembre 1945, les pertes s'établissent comme suit:

Les relevés sont extraits d'une part de "World War II de l'Encyclopedie Britannica" et de l'excellent ouvrage de notre compatriote R. Machielsen "La Marine Marchande dans la IIème guerre mondiale".

Navire marchands coulés par action ennemie (1) 3.9.1939 - 2.9.1945												
Année	Sous-Marin		Mines		Unités de Surface		Avion		Autre cause		Totaux	
	Nombre	T.B.	Nombre	T.B.	Nombre	T.B.	Nombre	T.B.	Nombre	T.B.	Nombre	T.B.
1939	103	421	83	257	15	61	10	3	4	4	215	746
1940	440	2.125	201	512	96	519	177	568	78	188	992	3.912
1941	429	2.162	108	230	102	493	323	970	167	332	1.129	4.187
1942	1.155	6.250	48	103	85	400	143	705	139	248	1.570	7.706
1943	462	2.579	37	109	10	48	76	424	10	43	595	3.203
1944	132	773	25	95	13	27	19	121	8	28	197	1.044
1945	54	263	19	79	5	10	5	37	5	7	88	396
Totaux	2.775	14.573	521	1.385	326	1.558	753	2.828	411	850	4.786	21.194

(1) Par "navires marchands" il faut comprendre: navires britanniques, alliés et neutres.

T.B.: tonnage brut exprimé en milliers de tonnes.

Unité de surface: navire de guerre, corsaire ou vedette "E".

En effet les dramatiques conséquences du conflit ne s'arrêtèrent point sur mer lors du "Vday" du 8 mai 1945, date à laquelle le maréchal allemand Keytel signa à Berlin la capitulation de la "Wehrmacht" sur le front de l'Est. La reddition sur le front de l'ouest venait d'être signée le 7 mai à Reims par Jodl.

Ces statistiques montrent l'importance de l'entrée en guerre en septembre 1941 des Etats-Unis et de l'URSS surprise par l'invasion allemande. La victoire allait changer de camp malgré les sacrifices consentis pour le ravitaillement des Soviétiques par Mourmansk et la lente mise en place des

dispositifs susceptibles d'acculer l'ennemi à la défaite.

P. Eygenraam  
Photos: J.-C. Vanbostal





# LOBELIA met "OPEN SPIRIT"

## naar de Baltische Zee

**D**e mijnenjager BNS LOBELIA, onder het bevel van 1LTZ Claude Dandois, nam van 11 tot 25 september deel aan de multi-nationale PfP MCM-oefening OPEN SPIRIT 98 (OS-98) in de Baltische Zee.

Deze MCM-oefening, sinds 1996 door de Duitse Marine georganiseerd, heeft tot doel de mijnenbestrijdings-eenheden van de Baltische Staten de kans te geven hun kennis op MCM-gebied uit te breiden, hun integratie binnen de NAVO te vergemakkelijken en hen te helpen bij het opruimen van zeemijnen en andere explosieven daterend uit de beide wereldoorlogen en de Koude Oorlog. Deze vormen nog steeds een groot gevaar voor de scheepvaart in deze regio.

Voor de kusten van de Baltische Staten liggen enorm veel zeemijnen en allerlei munitie. In totaal schat men het aantal niet ontplofte tuigen op zo'n 3600, met ladingen variërend van 250 kg tot 900 kg TNT.

Tijdens de beide wereldoorlogen en de Koude Oorlog werden ongeveer 85.000 mijnen gelegd, verspreid over honderden mijnenvelden; de meeste van Duitse en Russische oorsprong.

Deze velden situeren zich vooral rond de eilanden Hiumma, Saaremaa, Hango, Naissair, ten noorden van Porkalla, de scheepvaartroutes naar de havens van Tallinn en Paldinski (op het schiereiland Pakri) en de wateren rond Cape Juminda en de Baai van Narva.

De Duitse mijnen bestaan vooral uit verankerde contactmijnen met ladingen tussen 50 kg en 400 kg; Russische mijnen zijn vooral van het type



M-08, PLT, AMD, AMG, KMD, MYAM, MAG, MKB - en R-1 en MZ-26 anti-veegobstakels.

Na de 2<sup>e</sup> WO werden de grootste mijnenvelden gecleared maar de honderden kleinere velden werden slechts willekeurig opgeruimd. Het grootste gevaar schuilt in de verroeste mijnen die zelfs na een lange periode nog spontaan kunnen ontploffen en de verroeste kettingen van de verankerde mijnen. Deze kunnen breken waardoor de mijnen met de stroming willekeuring beginnen rondrijven of naar de bodem zakken.

Een ander probleem is de door de Russen gedumpte munitie. Bij het verlaten van hun Baltische bases, begin jaren 90 namen zij niet enkel hun zeekaarten met de positie van de mijnenvelden en dumpingzones mee, maar lieten ze de Baltische Staten zonder noemenswaardige mijnenbestrijdingsmiddelen achter. Vermits men niet zeker is of dit gedumpte materiaal al of niet toxische stoffen bevatten hebben alle deelnemende NAVO-MVMC's speciale kledij en NBC-teams aan boord.

In 1995 en 1996 was het voornamelijk de Zweedse Marine die hulp bood bij het opruimen van de mijnen en het in kaart brengen van 'mine-like' objecten. In 1995 ruimde de Zweedse Marine 13 zeemijnen, 1 torpedo en 4 bommen in de scheepvaartroutes naar Paldinski en noteerde men 374 mine-like objecten. In 1996 volgde een nieuwe mijnenjachtoperatie rond de eilanden Hiumaa en Saaremaa waarbij 5 mijnen onschadelijk gemaakt werden en 231 mine-like objecten in kaart gebracht werden.

**OPEN SPIRIT-98** oefening werd gekenmerkt door enkele "primeurs". Voor het eerst sinds de organisatie van de OS-serie vond de oefening plaats in de territoriale wateren van Estland, voor de havens van Tallinn, Norva, Parnu en Paldinski. Het oefengebied omvatte een zone waar een oefen- en een verdedigingsmijnenveld gelegd was door de voormalige Sovjet Unie.

De NAVO-eenheden kregen de kans hun MCM-uitrusting te testen in een omgeving die verschillend was van



hun normale operational area's (mijnenjacht op dieptes tussen 50m en 100m).

Een andere "first" was de deelname van het pas opgerichte Baltische mijnenbestrijdingseskader BALT-**RON**<sup>1</sup>.

Ook de Deense Marine stuurde voor de eerste maal een Stanflex offshore patrol ship naar een multi-national MCM-verband, de HDMS Makrelen, met een MRD-drone.

Het concept van OS-98 was een beeld te maken van de mijnendreiging in de aangeduide zone's en het verminderen van de mijnendreiging voor de scheepvaart, met als voornaamste objectieven:

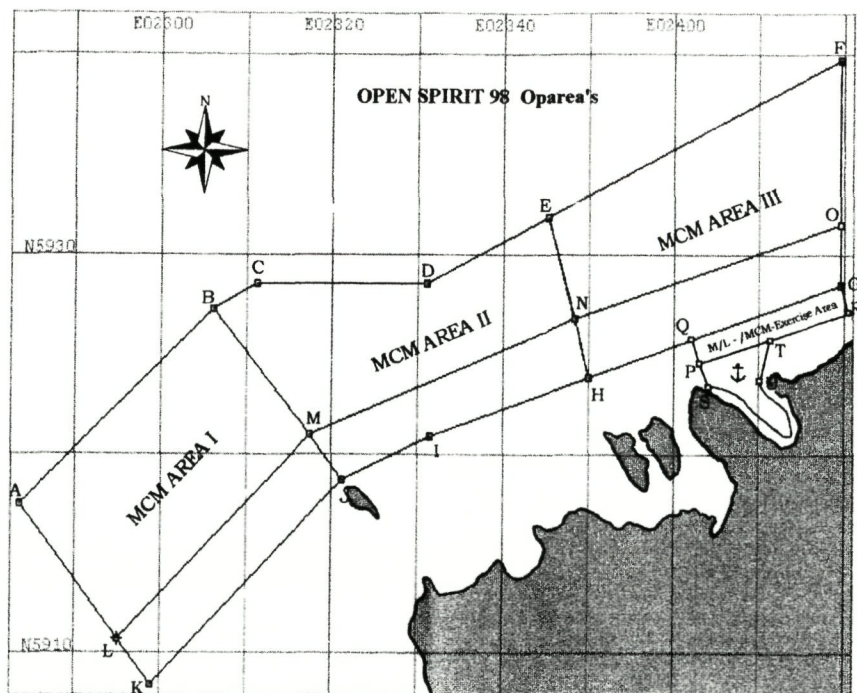
- de samenwerking met het BALT-**RON**-eskader
- het plannen en uitvoeren van MCM-tactieken en procedures
- een kennismaking met MCM-mogelijkheden en MCM-beperkingen
- het testen van de interoperabiliteit via communicatie, zeemanscapelijke en duik-procedures

Op 11 september liepen de 15 MCMV's uit 10 NAVO- en PfP-landen in de Estse haven Tallinn binnen. Vooraleer met de eigenlijke mijnenveegoperaties te beginnen waren er enkele havensessies.

Vanaf 16 september vertrokken alle deelnemers naar de hen toegewezen oparea's voor zowel individuele en gezamenlijke oefeningen met inachtname van de trainings-niveau's en capaciteiten van de deelnemende eenheden.

De schepen werden in 2 groepen ingedeeld :

- de mijnenjagers die tot taak hadden de aanwezige mijnen en "mine-like" objecten te lokaliseren en op te ruimen



- de mijnenvegers, waaronder het BALT-**RON**-eskader, werden ingezet bij de veegoperaties en bij het uitvoeren van route-surveys voor de haveningang van Tallinn en Paldinski.

Met hun ROV's (draadgeleide duikvaartuigen) werden alle gedetecteerde voorwerpen geïdentificeerd en kon een evaluatie gemaakt worden van de bodemgesteldheid. De ROV's maakten sommige van de ontdekte mijnen onschadelijk door het plaatsen van springladingen.

Vooraleer Tallinn opnieuw binnen te lopen, op 21 september, assisteerde het Deense visserijwachtschip HDMS Hvidbjornen, de deelnemers nog bij een lead-through oefening.

In totaal werden 33 mijnen, 1 vliegtuigbom en 1 torpedo onschadelijk gemaakt en lokaliseerde men de wraken van 1 duikboot, 1 vliegtuig en 3 vissersschepen. De mijnen waren vooral Russische MZ-26 anti-veegobstakels. Onze mijnenjager behaalde de beste "score". Tijdens

19 PAP-runs nam de Lobelia niet minder dan 6 mijnen en de vliegtuigbom voor haar rekening.

Dankzij oefeningen, zoals OPEN SPIRIT, kunnen de PfP-marines zich vertrouwd maken met de NAVO.

Met MCM-doctrines en -technieken, wordt hun mogelijke integratie binnen de NAVO vergemakkelijkt en wordt hen een routine bijgebracht in het organiseren van mijnenopruimingsoperaties. Het grootste probleem is echter het gebrek aan financiële middelen om zo'n nieuw materiaal en MCMV's aan te schaffen.

G.A.H. Toremans

<sup>1</sup> BALT-**RON** werd officieel geactiveerd in augustus 1997. Dit mijnenbestrijdingseskader werd opgericht door de marines van Estland, Letland en Litauwen. De Stafchefs van de betrokken marines ontmoetten elkaar op 18 februari 1997 in Riga, met het doel een Baltisch mijnenbestrijdingseskader op te richten. Duitsland speelde hierbij een sleutelrol. De Duitse Marine staat namelijk in voor de coördinatie tussen de deelnemers. Om beurt krijgt een officier van één van de Baltische marines het bevel over het eskader toegewezen. Momenteel is dit de Litouwse Kapitein-ter-zee Ilmas Lesinskis.



# L'Exercice de déminage "OPEN SPIRIT": Le LOBELIA Réalise le meilleur score

Dans le cadre du Partenariat pour la Paix (PfP: Partnership for Peace), la Marine allemande organisait en Mer Baltique, du 11 au 22 septembre, l'exercice de déminage "OPEN SPIRIT".

Cet exercice se composait d'une manœuvre de déminage au cours de laquelle des mines réelles devaient être neutralisées. Son but est d'aider les pays baltes à débayer les explosifs et les mines qui infestent encore leur eaux territoriales et de permettre également de renforcer la coopération avec les pays du Partenariat pour la Paix.

Dix pays européens ont accepté de participer: il s'agit du Danemark, de l'Allemagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Lettonie, de la Lituanie, des Pays-Bas, de la Pologne et de la Suède.

La participation de la Belgique a été sollicitée dans le cadre de l'accord

"Amiral Benelux" et le chasseur de mines M921 Lobelia fut désigné pour représenter notre pays.

Commandé par le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe DANDOIS, le Lobelia a fait sauter sa première mine, le jeudi 17 septembre à 11h15. D'origine soviétique et datant de la deuxième guerre mondiale, elle était ancrée à 68 mètres de fond, devant la côte estonienne et sur une des routes d'approche du port de Tallinn. La mine a été localisée à cette profondeur, grâce au PAP (Poisson Auto-Propulse), un petit sous-marin filoguidé et équipé d'une caméra et d'une charge explosive.

Comme il s'agissait d'un déminage réel avec probabilité de retrouver des explosifs contenant des gaz ou des produits très toxiques et que la plupart de ces mines se trouvent sur le fond, toutes les précautions avaient été prises pour éviter tout risque pour

le navire et son équipage et le bâtiment avait été équipé pour la lutte bactériologique et chimique. L'équipage bénéficia d'un vêtement protecteur spécial pour parer à toute éventualité.

A la date du 21 septembre, le groupe d'une douzaine de navires avait localisé sur le fond un sous-marin, un avion, trois bateaux de pêche, et fait exploser 30 mines, une torpille et une bombe d'aviation.

Le M921 Lobelia a ainsi lancé 19 fois son PAP en 77 heures d'opérations continues et fait exploser 6 mines et la bombe d'aviation, réalisant le meilleur score de toutes les unités présentes. Il faut encore mentionner à son actif la détection et l'identification de quatre ancrages de mine, qui ne présentent aucun danger, mais qui devront finalement être retirés. Encore bravo à l'équipage.

## **Task Group Commander – Commander Heinz-Georg BUSS, Cdr. 5th GE MCM SQN.**

NAVO deelnemers - participants OTAN

### **België - Belgique**

BNS Lobelia (CMT)

### **Duitsland - Allemagne**

FGS Hameln, FGS Bad Bevensen, FGS Frankenthal (all MHC's)

FGS Mosel (MCM tender)

### **Frankrijk - France**

FS Andromède (MHC)

### **Nederland - Pays-Bas**

HMNS Delfzijl (MHC)

### **Denemarken - Danemark**

HDMS Makrelen (MHC) and MRD-6 (drone)

PfP deelnemers - participants PfP

BALTRON - eskader - escadre

### **•Litauwen - Lituanie**

fleet tender/survey ship Vetra (AGOR)

### **•Estland - Estonie**

Kalev (MSI) and Olev (MSI)

### **•Letland - Lettonie**

Imanta (MSC), Viesturs (MSC)

### **Finland - Finlande**

Mursu (diving tender)

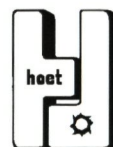
### **Polen - Pologne**

OPR Hancza (MSC)





# Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist - Votre spécialiste Turbo - Ihre Turbospezialist

**GARRETT**



**HOLSET**



**IHI**

**mitsubishi**

Turbo's Hoet P & R N.V.

Ieperstraat 144a

B - 8830 Hooglede

**België**

Tel.: 051-70 06 91

Fax.: 051-70 28 12

## HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE



**Maatschappij van de Brugse  
Zeevaartinrichtingen N.V.**

L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge  
Tel. 050/44.42.11 - Fax 050/44.42.24

P. Vandammehuls, Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/54.32.11 - Fax 050/54.32.24



# LE STERN: UN NOUVEL "AUXILIAIRE" POUR LA MARINE

L'événement qui se déroula le 13 octobre dernier à la base de Zeebrugge ne fit pas la 'une' médiatique du jour mais son implication future s'avérera essentielle pour l'ensemble du pays.

Ce jour-Là, au cours d'une brève et sobre cérémonie présidée par l'Amiral de flottille J. Rosiers, COMOPS-NAV, une "flamme de guerre" fut hissée en tête de mât du A 963. Aux accents de la Brabançonne, cette nouvelle unité baptisée officiellement STERN, étant commissionnée, entrait ainsi au sein de notre flotte.

Ce bâtiment dont la coque est identique à celle des chasseurs de mines de la Classe Landsort, fut construit en 1980 à Karlskrona(S) pour le compte des gardes-côtes suédois, ou il oeuvra sous l'indicatif KBV 171 jusqu'en juin dernier.

Comme le fit remarquer l'Amiral J. Rosiers, notre Marine est composée d'une flotte de deux types: l'une comprend les frégates et les dragueurs/chasseurs de mines et l'autre les navires auxiliaires tels que GODETIA, ZINNIA, BELGICA et autres remorqueurs. Chaque type de flotte ayant ses missions et spécificités propres.

Attaché à cette dernière catégorie, le STERN remplacera le quadragénaire M 476 MERKSEM dont il reprendra toutes les missions de "Ready Duty Ship" qui caractérisent "l'Action de l'État en mer" ou "L'aide à la nation", comme la patrouille, le sauvetage, le garde-pêche, la détection, dispersion de pollution, etc.

Et de préciser que par son concept très moderne, ce navire apparaît idéalement adapté pour ces multiples fonctions et offre de plus, une plateforme polyvalente dotée d'une grande autonomie et de souplesse d'emploi. Il peut également être mis en action pour des tâches de coordina-



Le commandant Soetemans (au centre) s'entretenant avec l'ex-patron suédois du STERN qui, selon la tradition, convoya son ancien navire vers Zeebrugge.

Photo: Fr. Philips

tion en mer, des stages d'amarinage ou des rôles de représentation à l'étranger. Sans oublier qu'il garantira une présence belge en mer, quand les lois sur les nouvelles 'zones économiques' seront votées et opérationnelles.

Cet achat, d'un montant de l'ordre de FB 45.000.000, se justifiait à plusieurs niveaux. Non seulement il s'avérait indispensable de disposer d'un tel "auxiliaire", mais conçu et construit pour assurer les mêmes tâches auxquelles le destine notre pays.

En outre, le rapport qualité/prix fait l'unanimité des experts maritimes qui conviennent que c'est un "très bon achat". Une étude préalable estimait à près de FB 300.000.000 la construction actuelle d'un tel navire. Et l'investissement pour un "lifting" complet du MERKSEM se situerait à 3 fois le prix d'achat du STERN.

Par ailleurs la Suède justifie cette vente par certaines restructurations et recyclages d'objectifs de sa marine.

Pour avoir ramené le STERN en Belgique, le commandant le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Soetemans, ne peut que se féliciter des qualités nautiques de ce navire et de son comportement à la mer. Même si selon l'opinion (subjective?) de l'équipage celui-ci "... ging soms aan 't rollen en stampen !".

Mais par expérience nous savons que tous les bateaux font de même lorsqu'ils essuient une tempête de force 8/9 pendant plus de 12 heures, comme ce fut le cas lors du transit Suède-Zeebrugge.

Saint Bernard du Spuikom



# DE A963 "STERN" VOEGT ZICH BIJ ONZE VLOOT



De A963 STERN, een hulpschip om de zendingen van de "Ready Duty Ship" te verzekeren

Foto: L. Van Ginderen

**V**anaf dinsdag 13 oktober maakt de Stern officieel deel uit van onze vloot. Dit gewezen kustwacht-schip is van Zweedse makelij en dateert van 1980. Tijdens een korte ceremonie in de marinebasis van Zeebrugge werd de driekleurige commissiонерingswimpel officieel gehesen.

Admiraal Rosiers omschrijft de vierledige opdracht van de nieuwkomer als volgt: "Vooreerst zal de Stern worden ingezet bij de visserijwacht en neemt aldus de taak van de 40-jaar oude Merksem over. Voorts zijn er de "ready duty-opdrachten". Het schip moet dus altijd beschikbaar zijn voor assistentie van o.a. het loodswezen, politie en douane. Deze opdrachten zullen zich niet alleen situeren binnen onze eigen territoriale wateren want de nieuwe "wet op de economische zone" brengt in dit verband heel wat veranderingen met zich mee. Ook zal de Stern dienstig zijn als opleidingsschip (o.a. voor stages van de applicatieschool). Tot

slot is het schip uiterst geschikt als coördinatieplatform voor allerlei wetenschappelijke opdrachten, zoals pollutiebestrijding".

Het schip wisselde voor 45 miljoen frank van eigenaar. "Een gunstkoopje", licht KVK Buelens (hoofd technisch departement Marine) toe: "De technische installaties zijn van een uitstekende kwaliteit en verkeren in perfecte staat. De verwachte levensduur wordt op 20 jaar geraamd. De romp is van polyester, dus onverslijtbaar en tot op vandaag investeerde de Zweedse kustwacht in modernisering van het schip. Er zijn bijvoorbeeld gloednieuwe kaartplotters. De nieuwbouw van een dergelijk schip zou ons ruim 300 miljoen hebben gekost".

De voorlopige bemanning van de Stern bestaat uit de basisbemanning van de Merksem, al zal die in de toekomst nog worden uitgebreid. Commandant a.i. ILZ Soetemans toonde

zich alvast een tevreden man: "De Stern werd opgeleverd in het Zweedse Karskrona. We hebben bij windkracht 7 à 8 ons schip veilig thuisgebracht. Dat leverde geen enkel probleem op".

Daar alle beslissingen rond de aankoop en de indienstname van de Stern op relatief korte termijn zijn genomen, voorziet men nog een gedeelte van de officialisatie tegen het voorjaar van '99. Wanneer de meterstad gekend zal zijn, het schip volledig opgetopt, de bemanning compleet en de eerste opdrachten op zee vervuld, volgen de feestelijkheden!

Franky Bruneel



## A 963 STERN - TECHNICAL DATA

<b>Caractéristiques:</b>	longueur:	49,9m.
	largeur:	8,5 m.
	Tirant d'eau:	2,6 m.
	Déplacement:	378 T.
	Vitesse max:	18 noeuds
	Vitesse de croisière:	16 noeuds
	Autonomie:	3.000 miles nautiques
	Propulsion:	2 moteurs HEDEMORA de 1.353 KW (1840 CV) par 1350 rpm. ou 1647 KW max (2240 CV) par 1500 rpm. Ce sont deux 16 cylindres avec "turbo blower" double Brown Bovery).

2 hélices à pas variable, construites pour la classe de brise-glace 1C. 1 hélice d'étrave mue par une pompe hydraulique actionnée par le moteur TR.

La production d'énergie est fournie par 2 générateurs diesel Volvo Penta de 170 KVA (380 V 50 Hz)

Le navire est construit en CVR (verre - résine), type "en sandwich" avec un noyau de 6 cm. en divinycell, la résine étant à base de polyester.

Capacité de logement : une vingtaine de lits en cabines d'une ou 2 personnes; mais en principe l'équipage fixe ne compterait qu'une dizaine de personnes.

- Divers:
- Le gaillard d'avant est équipé d'un canon à mousse pour la lutte anti-incendie.
  - Possibilité d'appontage d'un hélicoptère sur le pont 02 (9m x 7m.)
  - Croc de remorquage amovible SWL (Safe Working Load) de 15 tonnes, muni d'un "quick release" hydraulique.
  - Un davier + 1 RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) à 2 moteurs hors-bord. Vitesse max: 35 Kn.
  - .. et bien sur tous les moyens de navigation et de communications les plus performants.

## A 963 STERN - TECHNISCHE GEGEVENS

<b>Karakteristieken:</b>	lengte:	49,9m.
	Breedte:	8,5 m.
	Diepgang:	2,6 m.
	Waternverplaatsing:	378 T.
	Maximum snelheid:	18 knopen
	Kruissnelheid:	16 knopen
	Autonomie:	3.000 mijl
	Voortstuwing:	2 motoren HEDEMORA van 1.353 KW (1840 CV) aan 1350 toeren/minuut of 1647 KW max (2240 CV) aan 1500 toeren/minuut. Het zijn twee 16 cilinders met dubbele "Turbo blower" merk Brown Bovery).

2 schroeven met verstelbare bladen zoals bij het type 1C ijsbreker.

1 boegschroef met hydraulische pomp aangedreven door de motor TR.

De stroomvoorziening gebeurt door 2 generatoren diesel Volvo Penta van 170 KVA (380 V 50 Hz)

Het vaartuig is vervaardigd uit CVR (glasvezel) type "sandwich" met een kern van 6 cm in divinycell. Het hars is op basis van polyester.

Het logies bestaat uit twintig bedden in kajuiten van 1 of 2 personen. De vaste bemanning zal echter maar uit een tiental bemanningsleden bestaan.

- Verscheidene:
- Op het voordek is een schuimkanon voor brandbestrijding opgesteld.
  - Het dek 02 (9m x 7m.) kan dienen als helioperlandingsplaats.
  - Verwijderbare sleephaak SWL (Safe Working Load) van 15 ton, voorzien van een hydraulische "Quick release".
  - Een davit + 1 RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) uitgerust met 2 buitenboordmotoren met een maximum snelheid van 35 knopen.
  - .. en natuurlijk het allernieuwste op gebied van navigatie en communicatie.



# WANDELAAR TE PORTSMOUTH

**I**nternational Festival of the Sea! Ons eerste doel bij vertrek uit Zeebrugge. De koers werd uitgezet voor Portsmouth op woensdag om er donderdagnamiddag aan te leggen naast het Turks fregat "Gaziantep". De enorme basis was reeds feestelijk versierd met onontwarbare vlag-gesintjes in een kluwen van zeilen, masten en touwwerk die de ongeveer 800 schepen sierden.

Het geheel was groots opgevat: men verwachtte 500.000 bezoekers over de vier dagen!

En inderdaad, het prachtige weer lokte tienduizenden bezoekers per dag naar dit gebeuren, niettegenstaande de hoge inkomprijs van 16£ per persoon per dag! Het leeuwendeel van de inkomsten was bestemd voor een goed doel.

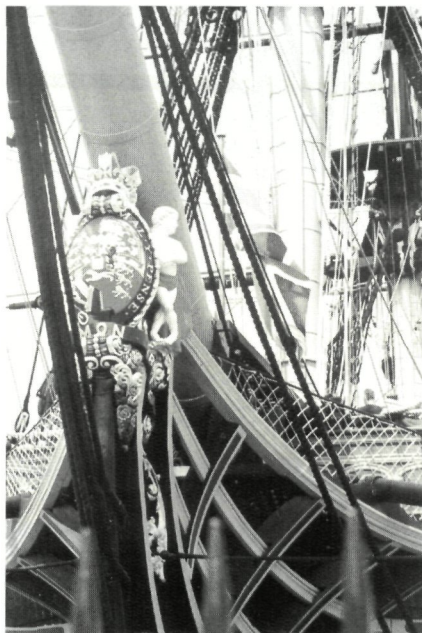
Ons reporterteam trok er de volgende morgen al vroeg op uit, uitgerust met fototoestel, videocamera, notaboekje en portefeuille! Aldus de grootste drukte vermijgend, laveerden

we tussen diverse drank- en voedsel-tentjes, verkoop-standjes met allerhande nautische artikelen, infostands, wisselkantoren en demonstraties van oude ambachten.

Zes leuke dames van het Guinness-promotieteam probeerden ons te verleiden tot het nuttigen van een Guinness, maar tot onze grote spijt zou het nog anderhalf uur duren alvorens de biertenten openden, en bovendien was geen enkele van onze drie reporters een echte voorstander van dit teerkleurig vocht. Toch jammer...

Dan maar een andere richting uitgekeken. Ook daar viel een bepaalde rondborstigheid direct op, doch hier betrof het wel de houten boegbeelden van de befaamde Tall Ships. De Russische eenheden Sedov, Mir en Kruzenstern gaven een prachtig sfeerbeeld van hoe een kade er enkele eeuwen geleden moet hebben uitgezien. Scherp afstekend tegen de moderne technologische oorlogsbodems dwongen deze majestueuze zeereuzen nog steeds respect af. Men kreeg het gevoel dat wij heden ten dage aardig in de watten worden gelegd wat betreft zeemanschap. De ongeveer tweehonderd jonge Russische cadetten maakten niettegenstaande een karig loon van 25\$ per dag, deze viermaster tot één der uitblinkers van het festival.

De honderden kleinere uitvoeringen deden ook hun duit in het zakje en lagen als bontgekleurde tropische visjes op elkaar gepakt in de jachthaven. Op een dergelijk festival mochten natuurlijk de beschermers van oceanen ook niet ontbreken wat resulteerde in een display van een school levensgrote - weliswaar opblaasbare - walvissen en dolfijnen. Ironisch genoeg was de volgende stand deze van de petroleumraffinaderijen die met een prachtige modeluitvoering én een welkomchocolaatje demonstreerden hoe de werking van boortplatforms in elkaar stak. Met een vriendelijke glimlach en nog een chocolaatje werden we door de hostess van British Petroleum uitgewuifd en zetten onze rondgang voort.







De bezoekers stroomden gestaag toe en stelden zich, zoals het Engelsen betaamt, netjes op in files om aan te schuiven bij het schip van hun keuze. Vooral de vliegdekschepen hadden veel bijval en lagen al gauw een tonnenmaatje dieper in het water door de enthousiaste massa. Men zag kinderen dromen en wensen dat ze tien jaar ouder waren, vaders die mijmerden hoe hun leven als zeeman er zou hebben uitgezien, moeders in heimelijke bewondering voor de zeebonken in uniform, opa's die herinneringen ophaalden aan glorierijke zeeslagen en oma's die het allemaal voor de zoveelste keer berustend aanhoorden. Maar ook de prachtig gerestaureerde HMS Victory trok een lange rij wachtenden aan. De nog steeds gecommisioneerde oorlogsbodem uit 1765 bood bij wijlen een imponerende maar tevens een beangstigende indruk van een der meest befaamde oorlogsbodems ooit. De 821(!) bemanningsleden sliepen, aten en leefden tussen indrukwekkende kanonnen die werkelijk overal stonden opgesteld. Zelfs in de ziekenboeg en naast het bed van Lord Nelson himself was er eentje van een tweetal meter lang. Tot zover de rust aan boord van HMS Victory. De bedden en hangmatten dienden respectievelijk als doodskist en lijkzak. Lord Nelson was hier blijkbaar niet echt voorstander van, want hij vroeg net voor zijn overlijden om in een groot vat rum te worden bewaard zodat zijn lichaam aan de wal kon worden begraven. En aldus geschiedde...

Met lichte nekpijn vanwege de wel zeer lage plafonds lieten we de donkere ruimten en dekken van de HMS Victory achter ons, waar de stralende zon ons heerlijk verblindde.

Luidgeschalde zeemannsliederen deden ons de notoire "Anchor Lane Market" inslaan. Meteen waanden we ons door een tijdsprong in een ver verleden, want we werden omgeven door piraten, soldaten, de Press Gang, dames van hoog en laag allooi, stadsomroepers die luidkeels de lijsten van de gewonden en doden afriepen, gauwdieven en straatmadeliefjes en een voorstelling van de befaamde Slag van Trafalgar met behulp van modelbootjes. Om een beter sfeerbeeld op te snuiven vertoefden we hier wat langer bij het nuttigen van een typische pint Ale en cider, ons met gulle lach geserveerd door Claire, Sarah en Sophie, de lokale deernes in deze vooreeuwse taverne. Na een vloeibare verbroedering met enkele Engelse en Russische collega's namen we opnieuw een tijdsprong, maar ditmaal in de toekomst.

Een Star Trek stand nam ons mee op een reis door de oceanen van de ruimte waar we na enkele time-warps, faseraanvallen en foton-torpedodemonstraties werden opgebeld naar de hedendaagse realiteit van het nautische gebeuren.

Plaatsmakend voor de diverse parades en vuurpeletons belandden we in de wereld van de schaalmodellen, waar de blikvanger ongetwijfeld de man was die reeds vijftig jaar modelbouwscheepjes maakte uit niets

anders dan houten luciferdoozjes en lucifertjes. Zijn levenswerk stond uitgestald op twee reusachtige tafels en omvatte enkele honderden eenheden van alle mogelijke nationaliteiten. Zelfs onze eigen Dufour en Aster waren er vereeuwigd in luciferhoutjes. Men kon enkel bewondering opbrengen voor deze levenshobby, hoewel een oudere dame opmerkte dat indien haar man een dergelijk tijdverdrijf zou hebben, zij dit toch wel als reden tot echtscheiding zou beschouwen...

Met de luchtballon van de BBC aan de ene en de ijsbreker HMS Endurance aan de andere kant verpoosden we even bij een demonstratie over de restauratie van de Mary Rose. Mannen in traditionele klederdracht klieften er een halve meter dikke eiken balk en bewerkten deze enkel met handbijlen tot een plank die onder alle weersomstandigheden onverwoestbaar zijn afgewerkte staat zou bewaren. Naar verluidt zou destijds elke plank van elk schip op deze manier worden gemaakt, wat tot nadenken stemde als men een blik over de schouder wierp naar de majestueuze HMS Victory.

Ook het betere vocale werk was vertegenwoordigd op dit prachtig festival. "Shantygroepen" van allerlei nationaliteiten brachten sfeer op de verschillende podia om 's avonds te worden afgelost door de Bootleg Beatles die voor deze dag een mooie afsluiter vormden. Een spetterend "Art et Lumière" show waarvoor 40.000 lichten, 10.000 meter kabel, 150 technici en 25.000 gloeilampen werden gebruikt, ging een knallend vuurwerk vooraf dat als de grootste ooit in de UK vertoonde pyrotechnische show mag worden beschouwd. Het Internationaal Festival of the Sea was een voltreffer en mocht zeker praten gaan op één der mooiste vlootshows ooit. Het is inderdaad zoals de opmerkelijke Engelsman Loren Eisely ooit schreef: "If there is magic on this planet, it is contained in water..."

1MR H. Lateste  
Foto's: 2MR Y. Van Peteghem



# QUI CONNAIT ROMANO DRAGO?

**O**n savait que la Section Belge de la Royal Navy comptait quelques Danois dans ses rangs. Ce que l'on sait moins c'est qu'elle compte aussi un Italien, un exemplaire unique: Romano Drago; alias Mili Novaro, alias Willy Weets.

Né à Bergame, le 11 mai 1911, il était venu s'établir en Belgique après la mort de ses parents et y avait épousé Emma Weets, qui lui donna deux enfants: une fille et un garçon. Il exerçait le paisible métier de mécanicien jusqu'au jour où...

Cela se passait en 1937, pour des raisons qui nous sont inconnues, il alla frapper à la porte du Bureau de Recrutement de la Légion Etrangère à Paris et signa un contrat d'engagement de cinq ans sous l'identité d'emprunt de Novaro Mili, de nationalité espagnole, né à Bilbao le 11 mai 1911 (seul détail exact).

Pour ceux qui veulent tout savoir, ajoutons que son livret militaire précisait qu'il avait, sur le sein droit, un tatouage représentant un visage de femme et le prénom "Marie". Un amour de jeunesse? Un détail qui, nous le verrons, n'était pas anodin.

Dans un premier temps, on l'envoya "casser des cailloux" à Sidi Bel Abbés. A l'époque, lorsqu'ils n'étaient pas en campagne, les légionnaires cassaient des cailloux: entendez étaient employés à la construction et à la réfection des routes.

Ses états de service mentionnent qu'il participa à différentes opérations en Algérie en 1937 et 1938, puis ailleurs en Afrique du Nord contre les forces de l'Axe en 1943 (il avait résigné pour un an), avec un intermède en France en 1939 durant la "drôle de guerre".

Libéré avec le grade de soldat de première classe, il fut appelé en Angleterre, comme tous les Belges servant dans la Légion, pour y être incorporé dans les Forces Belges en Grande-Bretagne. Il se rendit au consulat belge d'Alger et s'inscrivit comme volontaire à la Royal Navy sous l'identité de Willy Weets, nom de jeune fille de sa femme.

Estimant probablement avoir épuisé les plaisirs de la plage, il avait choisi de goûter de plus près ceux de la mer. Il allait être servi!

Après une période d'instruction primaire à Skegness (H.M.S. Royal Arthur) et un bref séjour à Devonport (H.M.S. Drake), il fut affecté au dragueur de mines "MMS 43 Everton" de la 18ème flottille comme sous-officier préposé à la salle des machines. Le dragage de mines est, on le sait, l'un des services les plus pénibles et les plus durs de la Marine. Au bout de quelques mois, il fut muté sur le "MMS 43 Pembroke" de la même flottille. Son "Certificate of Services" mentionne qu'il fut coté "super" au cours des deux années qu'il passa à la Royal Navy.

Démobilisé au "H.M.S. Royal Edmund II", à Ostende, le 28 janvier 1948, il rentra chez lui après onze ans d'absence. Il emmenait dans son "kit bag" la 1939-1945 Medal, l'Atlantic Star, la France and Germany Star et l'Africa Star. Panoplie que vinrent compléter plus tard la Naval General Medal Minesweeping et, de la part de la Belgique, la Médaille du Volontaire de Guerre et la Médaille du Militaire Combattant 1940-1945.

La guerre était finie. Il était redevenu Romano Drago. Assez paradoxalement c'est alors que commença pour lui le véritable parcours du combattant. Contre un adversaire redoutable: l'Administration!



Marié à une Belge, ayant une fille devenue Belge par son mariage, ayant combattu pour la Belgique, il s'estima en droit de solliciter la naturalisation belge.

A première vue, cela n'aurait pas dû faire un pli, mais les identités d'emprunt adoptées au cours de sa carrière militaire embrouillèrent la situation. Romano Drago était-il le Willy Weets qui avait servi dans la Royal Navy?

Seul indice plus ou moins probant: Weets était le nom de jeune fille de sa femme. C'était insuffisant.

Il y eut de nombreux échanges de courrier entre le Ministère de l'Intérieur et l'Administration de la Marine, voire des administrations communales. Des attestations furent réclamées dans tous les sens. Il y eut des confrontations avec d'anciens camarades de combat. Et c'est finalement grâce au tatouage qu'il portait sur la poitrine que les derniers doutes furent dissipés. Il obtint la grande naturalisation en 1960. Il l'avait bien méritée.

Entre-temps, il avait pris un emploi de chauffeur.

Il mourut en 1977.

Son fils Henry, marchant sur les traces de son père, fit son service à la Force Navale (1964-1965)

J.-M. de Decker



# Belgisch/Duitse LETTER OF INTENT

## Naar nauwere samenwerking tussen Belgische en Duitse marine



M1072 Lindau (Duitsland)

Foto: L. Van Ginderen

Op 2 september ll. ondertekenden de Stafchef van onze Marine, Divisieadmiraal Michel VERHULST en zijn Duitse collega, Vice-Admiraal Hans-Rudolf BOEHMER<sup>(1)</sup>, een Letter of Intent (LOI) waarmee zij hun voornemen bevestigden nog nauwer te gaan samenwerken. Dergelijke coöperatie kadert in de ontwikkeling van een gezamenlijke Europese Defensiestructuur. Verdere afspraken op het gebied van training, operaties, opleidingen, scheepsbewapening en onderzoek liggen ter studie. Hierbij zal de nadruk vooral gelegd worden op:

- de gezamenlijke training van de operationele eenheden, zowel tijdens bilaterale als multinationale oefeningen en deployments
- het gebruik van dezelfde doctrines, procedures, uitrusting, C<sup>2</sup>-systemen, trainingsmethoden, instructieprogramma's en logistiek
- de uitwisseling van informatie en personeel.

Zo zullen Belgische MCMV's ondermeer deelnemen aan door de Duitse marine georganiseerde Baltische MCM-operaties.<sup>(2)</sup> Op het vlak van instructie en opleiding gaan beide marines hun scholen en andere

trainingsfaciliteiten voor beider personeel openstellen en zal de samenwerking tussen de Mijnenbestrijdings-, NBCD- en Duikscholen verder uitgebreid worden. Op logistiek gebied zal getracht worden de samenwerking tussen de logistieke diensten, en de aankoop van wisselstukken, beter op elkaar af te stemmen. Tevens zal de haalbaarheid onderzocht worden om logistieke bevoorrading tijdens gezamenlijke deployments beter te coördineren, wat niet alleen de operationaliteit ten goede zal komen, maar ook een aanzienlijke kostenbesparing opleveren. Tot slot zal onze marine de ontwikkelingen van de nieuwe generatie Duitse fregatten en aanverwante programma's op de voet volgen.

### Bestaande BE/D Maritieme Samenwerkingsprogramma's

#### OPERATIES

- deelname Duitse MCMV's aan de ABNL-MCM Deployment naar de Middellandse Zee
- deelname Duitse MCMV's aan de ABNL-oefening SANDY COAST
- deelname Belgische MCMV's aan de Duitse oefening BLUE HARRIER
- deelname Belgische MCMV's aan

de Duitse Pfp-oefening OPEN SPIRIT

- deelname Belgisch fregat aan de Duitse MAYEX deployment naar de USA en Caraïben

#### TRAINING

- Duitse MCMV's naar MOST

#### INSTRUCTIE

- opleiding Duits marinepersoneel in EGUERMIN
- opleiding Belgisch marinepersoneel in Wilhelmshafen en Kappelen op de NATO Sea Sparrow Weapons console

#### LOGISTIEK

- gezamenlijke deelname bij het Common User Item System (CUIS)

#### INFORMATIE-UITWISSELING

- zitting in het NATO Sea Sparrow (NSS) Joint Executive Committee
  - NSS Steering Committee
  - NSS Flight Analysis Meeting
  - NSS International Service Engineering Network Meeting
- het Nederlandse Configuration Management Meeting
- de MM-38 Exocet Meetings
- de Maritieme Commissie en Maritieme Vertegenwoordiging EURO Corps.

Met dank aan:  
VTZ Lieven GOUSSAERT  
Vleugeladjudant ZS

G.A.H. Toremans

<sup>(1)</sup> Vice-Admiraal Boehmer ging op 30 september met rust. Hij werd vanaf 1 oktober ll. opgevolgd door Vice-Admiraal Hans LUSSOW.

<sup>(2)</sup> Dit was al het geval tijdens OPEN SPIRIT 1998.



# MARITIEM PANORAMA

## Eerste semestriële balans Oostendse haventrafiek 1998

**D**e strubbelingen omtrent het uit-eenvallen van de pool Holyman/Sally in het voorjaar had voor gevolg dat zowel de passagiers- als de ro/ro-vrachtrafiek van de Oostendse haven in globo achteruit gingen tijdens dit eerste halfjaar 1998. Met Dover als nieuwe bestemming voor het toeristisch verkeer en de herschikking van de ro/ro-diensten op Ramsgate, tekende zich evenwel een duidelijke relance af van beide trafieken tijdens de mei- en junimaanden zodat Hoverspeed dan ook besliste haar passagierstrafiek op Dover voor de volgende zes maanden voort te zetten.

We weten dat de pool Holyman/Sally, die in maart 1997 de Oostende-Ramsgatelijs van RMT overnam, het bijzonder lastig kreeg begin 1998. De dienstverlening aan boord van de twee fast ferries liet te wensen over, omwille van technische mankementen moesten veel overtochten afgelast worden en het commerciële rendement van de onderneming lag beneden peil. Zo kan het dus niet langer duren.

### Eerste evaluatie Hoverspeed positief voor Oostende-Doverlijn

**O**p 6 maart van dit jaar nam de rederij Hoverspeed de toeristische trafiek van Holyman over en ging met de gecharterde fast ferries "Rapide" en "Diamant" terug op Dover varen. Van haar kant ging Sally Ferries zelfstandig haar vrachtrafiek op Ramsgate voortzetten.

Om de rendabiliteit van de herschikte diensten te waarborgen, werd het personeelbestand gereduceerd en het vaarschema aan de noden van het cliënteel aangepast.

De strubbelingen van Holyman hadden voor gevolg dat de balans van het toeristisch verkeer voor het eerste halfjaar 1998 een neerwaartse trend vertoont. Zo'n 480.622 passagiers werden tijdens die periode op de Ramsgate- en Doverlijn vervoerd, respectievelijk door Holyman en Hoverspeed. Dit is 21% minder vergeleken bij de overeenstemmende periode van vorig jaar. Toen opereerde RMT nog tijdens de maanden januari en februari en haar drie ferries konden bussen verschepen, wat de huidige fast ferries niet kunnen. Dit merkt men trouwens aan de cijfers van de vervoerde toeristische voertuigen. Zo'n 85.841 wagens werden overgezet tijdens dit eerste semester 1998, wat 14,8% minder was dan vorig jaar.

Sedert de overname van de diensten door Hoverspeed tekent zich evenwel een duidelijke relance van de toeristische trafiek af. Het aantal dagjesmensen verminderde ten voordele van het continentale cliënteel zodat hun verhouding thans 30/70 bedraagt. De trafiek van de hinderlijke "tabaktoeristen" is fel afgezwakt en beloopt thans amper 10% van de vervoerde passagiers.

Kortom, Hoverspeed krijgt een selecter cliënteel dat in aantal toeneemt en ver buiten onze grenzen toestroomt. Dit zijn beslist vrij positieve elementen die de rederij ertoe aangezet hebben haar activiteiten op de Oosten-

de-Doverlijn voor de volgende zes maanden te verlengen. Zopas is inderdaad de eerste evaluatie gebeurd over de periode maart-augustus '98 en die is bevredigend bevonden. Een tweede evaluatie gebeurt in februari volgend jaar nadat de exploitatieresultaten van dit najaar zullen gekend zijn.

### Naar een relance van de ro/ro-trafiek

**O**ver naar de halfjaarlijkse balans van de ro/ro-vrachtrafiek op Ramsgate verzekerd door Sally Freight. Drie vrachters staan hier in voor vijf dagelijkse overvaarten. Het gaat om de gemengde ferry Eurotraveler, de vrachter Euroway en de ferry Eurovoyager. Deze laatste is de ex-Prins Albert van RMT die pas in juni jongstleden op de lijn werd ingezet. Terwijl de catamaranferries van Hoverspeed aan ro/ro-brug nr. 1 van de Oostendse voorhaven aanleggen, is ro/ro-brug nr. 4 voorbehouden voor de vrachtschepen van Sally Freight.

Wanneer we nu de trafiekcijfers bekijken, merken wij dat Sally Freight 53.885 vrachteenheden, hetzij 1.265.812 ton, vervoerde tijdens dit eerste semester 1998. Vergeleken bij het overeenstemmend halfjaar 1997 was dit een achteruitgang met 12,8%. De dalende trend van de trafiek zet zich dus voort, want voor het hele jaar 1997 had men een achteruitgang van 14,1% genoteerd.

Ook hier mikt men thans op een activatie van het rendement, ondermeer



door het inzetten van de Eurovoyager die de beschikbare transportcapaciteit zal vergroten.

Wat tenslotte de Oostendse trafiek van bulkgoederen betreft die niet door Sally is verzekerd, noteren we voor de eerste zes maanden van dit jaar een globale tonnage van 567.297 ton. Dit is slechts 0,5% minder dan vorig jaar. Het gaat hier hoofdzakelijk om de aanvoer van bouwmaterialen gebaggerd in de Noordzee, van chemische grondstoffen bestemd voor het industriecomplex van Zandvoorde en van petroleumprodukten voor de zeevisserijvloot. Deze laatste goederensoorten zijn verlieslatend terwijl de scheikundige produkten in de lift zitten.

Concluderend kunnen we stellen dat de trafiekevolutie van de Oostendse haven er niet zo somber uitziet als ten tijde van het uiteenvallen van de pool Holyman/Sally in maart jongstleden. Dat Hoverspeed beslist heeft de Oostende-Doverlijn verder uit te baten is beslist hoopgevend, maar uitbreiding en diversificatie van de trafiek dringt zich op. De miljoenenkosten besteed aan de renovatie van het havencomplex moeten immers hun vruchten afwerpen. Hieronder volgt een overzicht van de 1ste semestriële balans 1998:

Trafiek	1ste semester 1998	2de semester 1997	Evolut 98/97
Aantal passagiers	480.622	608.756	-21.0
Aantal toer. voertuigen	85.841	100.636	-14.8
Brutogew. ro/ro-vrach	1.265.812t	1.459.023t	-12.8
Tonnage bulkgoederen	567.297t	570.428t	-0.5%

## OOSTENDSE HAVEN AANGESLOTEN OP SNELWEG E40

Eindelijk is het zover. Na ruim 10 jaar palavers gaf Vlaams minster Eddy Baldewijns op 11 september jongstleden de officiële start van de aanleg van de verbinding Kennedyrondpunt-De Bolle. Deze groot-scheepse werken, waarmee een bedrag van ruim 1 miljard Bef is gemoeid, zullen voor de rechtstreekse aansluiting zorgen van de autosnelweg E40/A10 op de Oostendse haven en meer bepaald op de ro/ro-terminal van Sally gelegen aan de Diepwaterkaai.

Toen het renovatieplan voor de Oostendse haven in 1987 uit de doeken werd gedaan, was er al sprake van een rechtstreekse wegverbinding tussen het Kennedyrondpunt van de E40/A10 en de achterhaven van Oostende ter hoogte van De Bolle. Het project telde toen twee varianten: ofwel zou het spoorbundel van de lijn Brussel-Oostende met een viaduct worden overbrugd, ofwel kon een tunnel gegraven worden die ter hoogte van de handelsdokken zou uitmonden.

### Ministerieel akkoord van 24 oktober 1996

Bedoeling van dit ontwerp was het drukke vrachtverkeer om te leggen dat vanuit de autosnelweg A10 naar de handelshaven en de Diepwaterkaai van de voorhaven verliep. Deze trafiek moest inderdaad - en nu nog altijd - doorheen het centrum van Oostende trekken. Een betere en snellere verbinding tussen de twee sites drong zich dus op, temeer daar deze werken geïntegreerd konden worden in de plannen van de havenrenovatie.

In die tijd was er in de drie dokken van de handelshaven nog enige maritieme bedrijvigheid te noteren, terwijl de nabijgelegen Diepwaterkaai in de lift zat qua ro/ro-trafiek op Engeland. Nu staan de handelsdokken er verlaten bij, maar de Sally-trafiek op Ramsgate vanuit de terminal van de Diepwaterkaai en post nr 4 vertegenwoordigt thans 64% van het maritieme goederenverkeer van het Oostendse havencomplex. Zo werd in

1997 zo'n 2.700.740 ton ro/ro-goederen verscheept op een totaal van 4.232.001 ton.

De doortrekking Kennedyrondpunt-De Bolle blijft dus verkeerseeconomisch gezien volledig verantwoord. Wel heeft het meer dan 10 jaar moeten duren vooraleer men tot de concrete realisatie ervan kon overgaan en Oostende zijn politiek lobbywerk kon waarmaken. Zo ging Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, op 24 oktober 1996 zijn akkoord betuigen voor de realisatie van de verbindingsweg.

### Werken officieel gestart

Om een optimale coördinatie mogelijk te maken, werd het gehele project onderverdeeld in een tiental deelprojecten. Vanaf november 1996 werd dan ook om de maand een opvolgingsvergadering gehouden met alle partijen betrokken in het



ontwerp. De deelprojecten werden in functie van de uitvoeringsmogelijkheden samengevoegd in drie aanbestedingsdossiers. Zo had op oktober 1997 de aanbesteding plaats van het 1ste dossier betreffende het uitvoeren van de wegeniswerken. Het ging om een bedrag van 101 miljoen Bef.

Een tweede aanbesteding had plaats op 4 december 1997. Het betrof de afbraak van de oude draaibrug over de handelsdokken, het bouwen van twee beweegbare bruggen op dezelfde plaats en de bouw van een damwand in het Zwaaidok; dit alles voor een bedrag van 148 miljoen Bef. De twee bruggen zijn 13m breed met een overspanning van 2,5m en worden onderling op een afstand van 6m van elkaar geplaatst.

Het is met het inheien van de eerste damplanken aan het Zwaaidok dat de officiële start werd gegeven van de aanleg van de verbinding Kennedyrondpunt-De Bolle. Die damwand is er nodig omdat daar een omleggingsweg komt die het verkeer mogelijk maakt wanneer de bruggen openstaan ten behoeve van de scheep-

vaart. Het startsein had plaats op vrijdag 10 september jongstleden in aanwezigheid van minister Baldewijns. Ruim 10 jaar na het ontwerpen van de verbinding is de concrete realisatie ervan begonnen. Ondanks tal van ministeriële belofte gedurende het voorbije decennium, konden de nodige kredieten hiertoe niet verkregen worden. Nu is men eindelijk zover en over een drietal jaren zal de lang verwachte verbinding gerealiseerd zijn.

### Onderbrugging van de spoorlijn

De derde fase van de verbindingswerken wordt op 16 september van dit jaar aanbesteed bij de NMBS te Gent. Het gaat om een bedrag van 148 miljoen Bef en betreft hoofdzakelijk de werken voor de onderbrugging van de spoorlijn Brussel-Oostende en de aanpassing van de sporen. Men heeft dus geopteerd voor het graven van een tunnel in plaats van een viaductconstructie. Het wordt een verkeerstunnel van 100m lang, 10m breed en

een vrije hoogte van 5,10m. De fiets- en voetgangerstunnel zal 5m breed zijn en 2,75m hoog. Tussen de fiets- en de verkeerstunnel komt een leidingenkokker van 2,40m x 2,75m. Aan de zijde van de tunnel wordt een grote pompkamer gebouwd.

Het graven van deze tunnel onder de spoorlijn en de bijkomende werken vormen ongetwijfeld de hoofdbrok van de doorsteek Kennedyrondpunt-De Bolle. Hiermee wordt reeds volgend jaar gestart en voor het jaar 2000 moeten deze werken klaar zijn. Het hele project zal ruim 1 miljard Bef gekost hebben, maar dan gezorgd hebben voor de rechtstreekse aansluiting van de Oostendse ro/ro-haven op de autosnelweg E40/A10. Beslist een noodzakelijke realisatie waarop de haven van de Ensorstad al meer dan een decennium wacht.

H. Rogie

## NIEUWE HAVENINDUSTRIEZONE VOOR NIEUWPOORT ?

Door een recente beslissing van de Vlaamse regering dreigen de handelsactiviteiten van de Nieuwpoortse haven naar een nieuwe locatie langs de IJzer-vaargeul te worden verplaatst. Zowel de omwonenden als het stadsbestuur zijn het met die beslissing niet eens en dulden geen havenindustriezone langs de linkeroever van de rivier.

Nieuwpoort, gelegen aan de monding van de IJzer, is niet enkel een vissers- en een jachthaven. Sedert de jaren zeventig heeft het Nieuwpoortse havencomplex ook een commerciële functie met de maritieme aanvoer van zand- en grindsoorten gebaggerd in het zuidelijk gebied van de Noordzee.

### Havenindustriezone op de linker IJzeroever

De lossingen van deze bouwmaterialen liepen in 1997 op tot 697.247 ton, hetzij 16,2% meer dan het jaar voordien. Het gaat dus om een bescheiden trafiek die sterk gebonden is aan de conjunctuurschommelingen van de bouwsector in het Vlaamse landsgedeelte. De zandwinningproducten worden met estuariumschepen aan de terminal van de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (NHM) aangevoerd, aldaar opgestapeld en verder per vrachtwagen naar het onmiddellijk hinterland vervoerd.

De terminal is gelegen op de rechteroever van de vaargeul, recht over de vismijn. Door een beslissing van de Vlaamse regering dreigen de activiteiten aldaar te worden stilgelegd. In het voorjaar kwam er immers een ontwerp van wijziging van het Gewestplan Veurne-Westkust. Daardoor wordt de mogelijkheid gecreëerd om de jachthaven, gelegen op de rechteroever van de vaargeul, uit te breiden met een nieuw dok. Zo'n 800 nieuwe aanlegplaatsen zouden aldaar over een tweetal jaren beschikbaar zijn.

Dit betekent dat dit nieuwe dok de terminal van de NHM in beslag zou nemen zodat voor een nieuwe vestigingsplaats moet gezorgd worden,



De Vlaamse regering opteerde voor de parkzone aan de linkerhavengoed gelegen tussen residentie Nautilus en het bedrijf Storms. De wijziging van het gewestplan voorziet er de creatie van een industriegebied met grondstoffendepot. Een stapelplaats dus voor de zand- en grindsoorten van de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij.

### Reactie van het Stadsbestuur

Met de aanleg van een havenindustriezone op de linker IJzer-oever zijn zowel de omwonenden als de stad Nieuwpoort het niet eens. Ze komt te liggen in een groenzone dicht bij een residentieel gebied. Daarom ook heeft het stadsbestuur bij de Vlaamse regering zijn ongenoegen meegedeeld over de wijziging van het gewestplan die er de aanleg van een maritieme opslagterminal mogelijk maakt. Alle Vlaamse ministers werden aangeschreven en de betrokken ministers in het project bezocht. Er werd hun uitdrukkelijk verklaard dat het schepencollege en de gemeenteraad van Nieuwpoort nooit akkoord

zouden gaan met dit plan.

Daar de stad zowel de belangen van de jachtlui als die van de NHM wil dienen, heeft ze dan ook een alternatief uitgedacht. De uitbreiding van de Novus Portus-haven op de rechter IJzeroever moet er komen, want ze dient de belangen van de yachting en maakt van Nieuwpoort de grootste jachthaven van Noord-West Europa. Daarnaast draagt het bestaan van de maritieme handelstrafiek beslist bij tot de economische expansie van de Westhoek en is ze een bron van inkomsten voor de stadkas.

### Nieuwpoorts alternatief

Het alternatieve project van het Nieuwpoortse stadsbestuur wil dan ook ieders belangen dienen. Daarom werd met de NHM een afspraak gemaakt. De exploitatievergunning van het bedrijf loopt tot het jaar 2011 en zou verlengd worden tot 2020 op voorwaarde dat de terminal op de rechteroever blijft en dit vanaf de Langebrug over de IJzer tot 200

meter stroomafwaarts. Een kaaimuur en een opslagterrein van zo'n 3,8 hectaren zouden er voor de activiteiten van de NHM behouden blijven.

Aan deze kaaimuur zouden grind-schepen van de NHM blijven aanmeren zodat het voortbestaan van de loodsdiensten en bijhorende tewerkstelling verzekerd blijven. De aanvoer van zand daarentegen zou naar de Zeebrugse haven verhuizen, alwaar deze trafiek met grotere schepen kan gebeuren.

Het overblijvend deel van de huidige NHM-terminal wordt aldus beschikbaar gesteld voor de aanleg van het geplande jachtdok. De groenzone op de linker IJzeroever blijft behouden en hiermee zouden alle partijen voldoening krijgen. Het is nu afwachten of de Vlaamse regering van haar plannen zal afzien en zich desnoods met het alternatief van het Nieuwpoortse stadsbestuur akkoord kan verklaren.

H. Rogie

NIEUW - NOUVEAU - NIEUW - NOUVEAU - NIEUW - NOUVEAU - NIEUW - NOUVEAU

Prachtig Geschenk

Un Cadeau Original

CD met Marsen van de Marine

o.l.v. Kapelmeester P. Snellinckx

Les Marches de la Marine sur CD

s.l.d. Chef de Musique P. Snellinckx

De CD is te koop bij  
v.z.w. HULPBETOON IN DE  
MARINE  
PB 17  
8400 OOSTENDE



Le CD est en vente auprès de  
a.s.b.l. ENTRAIDE DE LA  
MARINE  
BP 17  
8400 OOSTENDE

Prijs: 700 BEF + portokosten 50BEF  
Prix: + frais de port

op rekening 473-6093911-41  
sur le compte

Ref.: CDK 00260



# Le "Pardon de Batellerie-Plaisance"

**L**e terme "Pardon" désigne, à l'origine, un pèlerinage breton. Les "pardons" de marins se sont étendus, au cours des temps, à la Batellerie et à la Plaisance.

L'idée originale d'organiser un Pardon Batellerie-Plaisance a germé, en début 1995, dans l'esprit de quelques amis, plaisanciers du Yacht-Club de la Haute-Sambre (YCHS) de Landelies (entité de Montigny-le-Tilleul, près de Charleroi) et d'anciens bateliers, qui ont pensé qu'il serait bienvenu de créer une occasion de rencontre entre marinières professionnels et marinières de loisir, de favoriser un rapprochement et des contacts amicaux entre utilisateurs de la voie d'eau, sans aucune distinction. En effet, ces deux catégories de navigateurs se croisent souvent ou naviguent de conserve en s'ignorant car ils se connaissent mal. Par ailleurs, le tourisme fluvial se développant, plaisanciers et bateliers seront de plus en plus amenés à se côtoyer.

S'il existe des "pardons" de batellerie (notamment à Antoing, près de Tournai, à Conflans-Ste-Honorine, près de Paris, par exemple) et des "pardons" de plaisance, il n'existe, à la connaissance des initiateurs, aucun autre "pardon" réunissant bateliers et plaisanciers.

Le 1er Pardon Batellerie-Plaisance se déroula donc en septembre 1995 à l'occasion du dixième anniversaire du YCHS, gestionnaire du port de plaisance de Landelies. Organisé par ce club, situé en amont de l'écluse n°9, sur la Haute-Sambre, en collaboration avec le Bateau-Chapelle, de Marchienne-au-Pont.

Le port de Landelies étant trop petit pour contenir les péniches et, de toute manière, la manifestation réclamant un symbole fort, ce furent les plaisanciers qui se déplacèrent et vinrent s'amarrer à Marchienne-au-



Une vue du 4ème "Pardon de la Batellerie"

Pont, auprès du Bateau-Chapelle, point de rassemblement, domicile, service social et haut-lieu chargé de signification affective pour les bateliers professionnels en activité ou pensionnés. Douze bateaux de plaisance (du YCHS et du Yacht-Club des Frontières, d'Erquelinnes-YCDF) vinrent ainsi à la rencontre de la Batellerie. L'accueil des bateliers fut positif et amical et les marinières s'informèrent des motivations des organisateurs, qui exposèrent leur souhait de créer les conditions d'un dialogue fait de compréhension et d'estime réciproque.

L'intérêt suscité par la manifestation, décida les initiateurs à organiser un 2ème Pardon, le dernier week-end de septembre 1996. L'équipe s'était entre-temps renforcée du YCFD (le YCFD gère le port de plaisance d'Erquelinnes, à la frontière française, sur la Haute-Sambre) et de bateliers professionnels et put compter sur le soutien de la Marine, qui, en sa qualité d'Invitée d'Honneur de la manifestation, délégua sa vedette fluviale P902 Libération qui arriva ainsi à Marchienne, escortée par 16 yachts

du YCHS, du YCDF et du BRYC (Bruxelles Royal Yacht Club). L'accueil des bateliers fut émouvant. Le son des cornes de brume retentissant et déchirant l'air d'un début de soirée d'automne annonçait la fraternisation chaleureuse entre marinières, marins et plaisanciers. Ce succès encouragea le tout nouveau "Comité du Pardon" (composé du YCHS, du YCDF, du Bateau-Chapelle et de quelques bateliers professionnels en activité) à programmer le 3ème Pardon pour le dernier week-end de septembre 1997.

Les 27 et 28 septembre 1997, le 3ème Pardon Batellerie-Plaisance fut le couronnement de la Semaine de la Marine, organisée au port de plaisance de Landelies par le Yacht-Club de la Haute-Sambre, avec l'aide précieuse et le soutien logistique du Service Information et Relations Publiques de la Marine. Cette fois, le P902 Libération, fut escortée par Sambre, une ancienne vedette fluviale de la Force Navale et actuellement bateau-école du Corps Royal des Cadets de Marine, ainsi que par une flottille de 28 bateaux de plaisance





Des jeunes visitant le "Libération" lors de son escale à Lobbes

des YCS, YCDF, SNEH (Sports Nautiques de l'Eau-d'Heure) et YCHM (Yacht-Club de la Haute-Meuse).

Le soutien et la participation de la Marine ont permis de faire du "Pardon de Marchienne", une occasion de rencontre et de fraternisation entre bateliers professionnels, marins et plaisanciers. Le Pardon est devenu de fait, un "Pardon Batellerie-Marine-Plaisance" et tous ne peuvent que s'en réjouir.

Les 26 et 27 septembre 1998, se sont donc déroulés les Fastes du 4ème Pardon Batellerie-Plaisance. Dans l'entre-temps, le SNEF-Yachting (Seineffe) est venu renforcer l'équipe organisatrice et le YCHM (Waulsort) était de la partie avec son bateau "club-house": l'Hirondelle. Bien entendu, la Marine était représentée par le P902 Libération, invitée d'honneur de la manifestation, qui était le point de départ d'une animation nautique sur toute la Haute-Sambre, dénommée "La Haute-Sam-

bre en Fête". Celle-ci se déroula du 24 septembre au 11 octobre et proposa 3 week-ends de fête sur la Haute-Sambre, sous le patronage des administrations communales de Montigny-le-Tilleul, Erquennes et Lobbes. La Ville de Charleroi a manifesté son intérêt en patronnant le Pardon à Marchienne-au-Pont et le bourgmestre Van Gompel a honoré la manifestation de sa présence.

Les organisateurs espèrent que le "Pardon Batellerie-Plaisance" deviendra une tradition. Leur souhait est d'encourager l'entente, la collaboration, la compréhension et les contacts humains entre navigateurs, entre passionnés de l'eau, de la mer et des sports nautiques, ce qui ne pourra que contribuer positivement à rapprocher les êtres humains.

D'ores-et-déjà le 5ème Pardon Batellerie-Plaisance est programmé pour le dernier week-end de septembre 1999. Pour tout renseignement concernant cette manifestation, vous pouvez contacter Bernard Mercier, secrétaire du Comité du Pardon (Chemin des Mulets, 60 à 6111 Landelies Tel 071/51.60.01).

B. Mercier



Halla!

Hier ben ik, Max de nieuwe mascotte van de Marine  
Ik ben te koop bij Neptunus  
Mijn prijs? 395,-BEF + portakosten 58,-BEF  
op rekening 473-6090311-30  
met vermelding MAX 00243

Max, de lieve knuffel van de familie  
Ware grootte: 32 cm

Hella!

C'est moi Max, la nouvelle mascotte de la Marine  
Je suis en vente à Neptunus  
Mon prix? 395,-BEF + 80,-BEF de frais de port  
à verser au n° de compte 473.6090311-30  
avec ref. MAX 00243

Max, la peluche préférée de la famille  
Hauteur réelle: 32 cm





# WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

door wijlen 10M(b.d.) J.-B. Dreesen

## Dol

2500 jaar voor onze tijdrekening kwam een ons onbekend gebleven Egyptenaar tot de bevinding dat de riem een beter geschikt middel was om een boot voort te bewegen dan een pagaai. Daar aan het gebruik van een riem onvermijdelijk een steun- of draagpunt verbonden is, mag aangenomen worden dat de Dol even oud is. Een vraag die zich echter stelt is die naar de oorspronkelijke vorm van de dol.

In het Nederlands is een dol een **pin** of **holte** in de boord van een boot **waarom heen** een riem draait of **waarin** de roeiriem gelegd wordt. Deze dubbele betekenis wordt hernomen in de meeste talen.

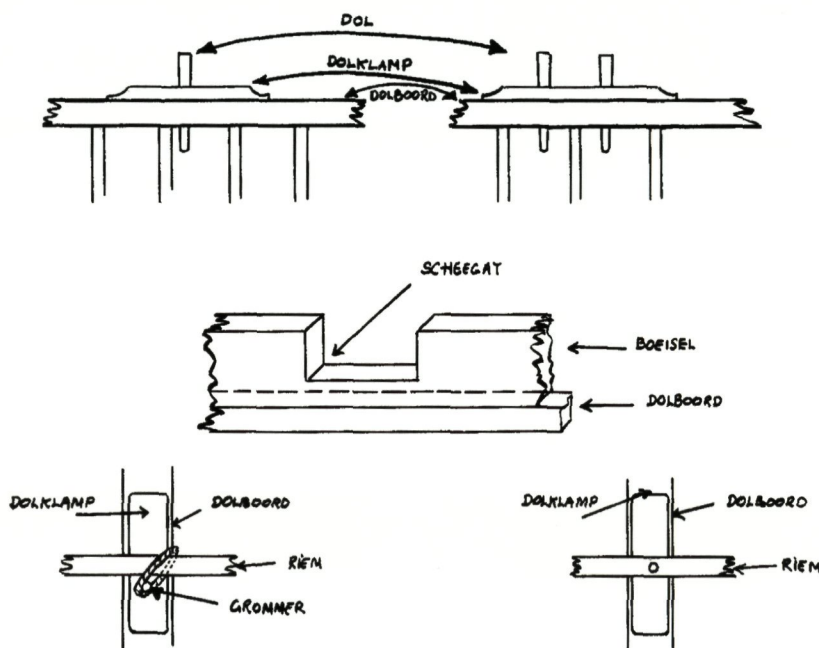
Het woord is van indo-germaanse oorsprong uit een vorm die een dikke knopvormige pen aanduidt. Hierdoor komt het in diverse talen onder gelijkende vormen voor: nederlands, **dol**; frans, **toilet**; engels, **thowl**; spaans, **tolete**; Duits, **dolle**; litans, **tulis**; ijslands, **thollr**; Zweeds, **tull**; deens, **tol**. De woorddoorsprong duidt op een **pin**, waaruit mag afgeleid worden dat de tweede betekenis, **holte** in de boord, van een latere datum is.

Om de dol - ofte roeipen in de boord te bevestigen, moest deze laatste verstevigd worden en voorzien zijn van een holte om de **pen** te dragen. Men

verdubbelde de bovenste gang van de boot, het **dolboord**, en voorzag dit van verticale gaten, de **dolgaten**. Om slijtage van het dolboord tegen te gaan werd ter plaatse een doorboord plankje gespijkerd, de **dolkamp**, waarop de riem bij het roeien rustte. Dit plankje uit een gewone houtsoort, dit in tegenstelling met de eiken of teaken dolboord, wordt slechts licht gespijkerd om een gemakkelijke vervanging mogelijk te maken. Zo wordt ook slijtage van de riem

voorkomen door het draagvlak te bekleden met leer, het **riembeslag**. Dit laatste wordt vastgezet met kleine koperen nagels, die op één rij genageld worden in de lengterichting van de riem.

De bevestiging van de riem op de dol kreeg verschillende oplossingen. De handigste is deze welke in de landen van het middellands zeegebied, en voornamelijk in Spanje, nog steeds





in gebruik is. De riem wordt met een kleine grommer, een driest reng touwen ring, over de dol gehangen.

In andere landen, met als typisch voorbeeld Ierland, wordt de riem ter hoogte van het draagvlak voorzien van een beugel met ring,- of een houten klos met een holte- die over de dol past. Soms wordt de riem op het draagvlak zwaarder uitgevoerd en voorzien van een gat dat over de dol past. Deze laatste twee uitvoeringen hebben echter als groot nadeel dat de riem aan beweeglijkheid verliest.

Een vorm die nog veelvuldig voorkomt is de dubbele dol, waarbij de riem gevangen zit tussen pinnen.

Het woord dol wordt overdrachtelijk gebruikt voor de metalen roeimikken, die op moderne boten te vinden zijn. Hun gebruik blijft echter beperkt tot wat men de meer officiële

instanties in de zeevaart zou kunnen noemen. Alle zeelui die met kleine open boten waar ook ter wereld aan de kost moeten komen, houden zich aan een meer primitief en minder prijzig materiaal. Het loont dan ook de moeite dit laatste eens na te gaan in de verschillende aanleg havens.

De tweede betekenis van dol, holte in de boord van een boot, is waarschijnlijk een toepassing op kleinere boten van de roeigaten, die voorkwamen in de gaten van de galien. Deze methode vond een minder algemene toepassing. Om een te vlugge slijtage van de bovenste gang te voorkomen, was men verplicht de holten in het dolboord met metaal te bekleden, wat niet zo eenvoudig was. Buiten het wrikgat vond deze methode enkel ingang op de meer verzorgde boten. Om het dolboord niet te schenden werd dit verhoogd met een

bijkomende gang, het boeisel, waarin de met metaal beklede holten waren aangebracht. Hier spreekt men echter niet meer van dollen maar van scheegaten. Het boeisel heeft echter als tweede functie het verhogen van het vrijboord van de boot. Om hieraan te voldoen worden de scheegaten gedicht met scheehouten wanneer er niet geroeid wordt.



# HEMPEL



*Hempel Coatings (Belgium) n.v.*

*A Lot More Than Paint!*

**St. Pietersvliet 7 - 2000 ANTWERPEN**  
Tel. 03/220.61.60 - Telefax 03/220.61.79



# INFO MARINE

## Crocus: elektronisch betalen aan boord, een primeur

Op 14 september 1998 vertrok de M917 CROCUS naar STANAVFORCHAN. Tot zover niets bijzonder, ware het niet dat dit het eerste schip van onze Marine is dat uitgerust werd met een elektronisch betaalsysteem, dat de bemanning toelaat om alle betalingen te doen. Deze uitrusting werd geleverd door een Belgische firma met grote naambekendheid, voor het gebruik van de heroplaadbare kredietkaart met chip. Dankzij dit systeem kan men de betalingen in baar geld beperken, de leveranciers rechtstreeks via hun bankrekening betalen, de premies uitbetalen met een minimum aan cash geld en de rekeningen van boetiek, kantine, enz direct afrekenen met de persoonlijke kaart. Dit alles gebeurt voortaan in alle veiligheid. Bij aankomst in de haven wordt de terminal aan een telefoonlijn gekoppeld om definitief alle transacties uit te voeren en de terminal opnieuw te bevoorraden.

We zagen de Crocus terug van 20 tot 24 november in de haven van Brussel en van 24 tot 26 november in Oostende met het Kanaaleskader om de 25ste verjaardag van STANAVFORCHAN te vieren. Op dat moment had de Crocus reeds aan Belgisch vlaggenvertoon gedaan in volgende havens: Hamburg, Aalborg, Stavanger, Bergen, Glasgow, Dundee en Brest.

## Crocus: paiement électronique automatique à bord, une première

Le M917 CROCUS a rejoint STANAVFORCHAN le 14 septembre. Mais le plus extraordinaire est qu'il est le premier bâtiment de la Marine équipé d'un système qui permet à l'équipage de tout régler financièrement par paiement électronique. Cet équipement est fourni par une marque belge très connue pour son brevet de carte de crédit à puce rechargeable. Ce système a pour avantage de limiter les transactions en liquide, de payer les fournisseurs directement sur leurs comptes en banque, de payer les primes avec un minimum de cash et de régler les comptes boutique, cantine, etc ... immédiatement avec la carte personnelle. Le tout en parfaite sécurité. Le terminal est couplé à une ligne téléphonique dès l'arrivée au port pour l'approvisionnement et l'exécution définitive de toutes les transactions.

Le Crocus a fait escale au Port de Bruxelles du 20 au 24 novembre et à Oostende du 24 au 26 novembre, avec l'escadre de la Manche, pour fêter le 25ème anniversaire de STANAVFORCHAN. Le Crocus a déjà représenté la Belgique à Hambourg, Aalborg, Stavanger, Bergen, Glasgow, Dundee et Brest.



Thierry Dumoulin en Marjorie Polet gebruiken het nieuwe elektronisch betaalsysteem.  
Thierry Dumoulin et Marjorie Polet utilisant le nouveau système de paiement électronique.

Foto - photo: J.-C. Vanbostal



## Deense bemanning op zee gered

Op 16 oktober om 11.15 uur kreeg het fregat F911 Westdiep op route van Zeebrugge naar Gdansk (Polen), een oproep van de Deense autoriteiten. Daarbij werden de coördinaten van een pas gezonken schip en de verdwijning van zijn bemanning doorgegeven. Het schip was vermoedelijk omstreeks 5 uur 's morgens gezonken op ongeveer 45 zeemijlen (80 km) ten noordwesten van Esbjerg (Denemarken) in de Noordzee. Van de elf bemanningsleden werden er acht teruggevonden, waarvan drie bewusteloos. Het schip was tot op een diepte van 25 meter gezonken en bevond zich in Deense territoriale wateren op zo'n 8 mijl (14 km) van de kust. De wind blies uit het westen en veroorzaakte golven van 1,5m hoog. De temperatuur van het zeewater bedroeg 11°C.

Om 11.45 uur was de Westdiep ter plaatse en leidde de opzoeken in samenwerking met een helikopter en drie Deense reddingsschepen. Om 13.07 uur zetten de Deense autoriteiten de zoekactie stop, zonder dat de vermisten konden worden teruggevonden. De wrakstukken van het schip werden echter wel geborgen. De Westdiep was het belangrijkste schip ter plaatse en het enige dat was uitgerust met een operatiezaal. Nadien kon de koers naar Gdansk worden voortgezet. Solidariteit op zee is geen ijdel woord.

## Sauvetage en mer d'un équipage Danois

Le 16 octobre à 11h15, la frégate F911 Westdiep en route de Zeebruges vers Gdansk (Pologne) reçut un message des autorités danoises, signalant la position d'un navire qui venait de couler et la disparition de son équipage. Le navire avait fait naufrage vers 5 heures du matin à environ 45 miles nautiques (80 kms) au nord-ouest d'Esbjerg (Danemark) dans la Mer du Nord. Sur les 11 personnes se trouvant à bord, 8 furent retrouvées dont 3 inconscientes. Le navire a sombré à une profondeur de 25 mètres et se trouvait à ce moment dans les eaux territoriales danoises à 8 miles des côtes (14 km). Le vent soufflant de l'ouest, occasionnait des creux de 1,5 mètres pour une température de l'eau de 11 °C.

Le Westdiep arriva sur zone à 11h45 et mena les recherches en collaboration avec un hélicoptère et trois navires de sauvetage danois jusqu'à 13h07, heure à laquelle les autorités danoises arrêterent les investigations, sans avoir retrouvé les disparus. Des débris du navire ont cependant encore été retrouvés. Le Westdiep, le plus important navire sur place et le seul équipé d'une salle d'opérations, a alors repris sa route vers Gdansk. La solidarité en mer n'est pas un vain mot.



## 75ste verjaardag van de Turkse Republiek

De Godetia en de Narcis maakten van 27 tot 30 oktober een "tussenstop" in het Turkse Izmir. Hierbij namen ze deel aan de plechtigheid rond de 75ste verjaardag van de Turkse republiek, opgericht door Mustapha Kémal Atatürk na de eerste wereldoorlog en de nederlaag van de Turkse troepen. Het feodaal regime ruimde plaats voor een modern politiek beleid naar West-Europees model. In de vloot waartoe onze twee schepen behoorden, vonden we ook twee Nederlandse eenheden, de Harlingen en de Scheveningen, het Duitse Dillingen en de Ledbury uit Groot-Brittannië. Actueel opereren alle schepen nog in de Middellandse Zee, in het kader van een oefencampagne MCM (Mine Counter Measures). De commandant van de Godetia heeft bovendien de eer om de CTG (Commander Task Group) van de vloot te zijn.

## 75ème anniversaire de la République Turque

Le Godetia et le Narcis ont fait escale à Izmir (Turquie) du 27 au 30 octobre. Ils ont ainsi pris part aux commémorations du 75ème anniversaire de la République Turque, fondée par Mustapha Kémal Atatürk, après la première guerre mondiale et la défaite des armées turques. Le régime féodal fit alors place à un régime politique plus moderne, copié sur les républiques d'Europe Occidentale. La flottille, dont nos deux navires font partie, compte également deux bâtiments néerlandais, les Harlingen et Scheveningen, un allemand, le Dillingen et un britannique, le Ledbury. Ces unités sont actuellement en déploiement en Méditerranée, pour une campagne d'exercices MCM (Mine Counter Measures). Le commandant du Godetia a, de plus, le privilège d'en être le CTG (Commander Task Group).



## De Aster ... verwelkomt de Provinciegouverneur

Op uitnodiging van Divisieadmiraal M. Verhulst en naar aanleiding van de recente aanstelling van Flottielje Admiraal J. Rosiers tot Commandant Maritieme Operaties (Comopsnav) te Zeebrugge en Adjunct Admiraal Benelux te Den Helder (DABNL) mocht de mijnjager M915 Aster tijdens de transit van Gent naar Zeebrugge op 21 september, het bezoek ontvangen van de Provinciegouverneur van West-Vlaanderen, de Heer Paul Breyne, vergezeld van 7 leden van de Bestendige Deputatie.



Gedurende dit bezoek werd aan de genodigden een uiteenzetting gegeven i.v.m. de problematiek met betrekking tot de Actie van de Staat op Zee. Teneinde de soevereiniteit van de Belgische Staat te vrijwaren in de Belgische maritieme rechtsgebieden (de territoriale zee, de aansluitende zone, de exclusieve economische zone, het continentaal plateau, en de volle zee) en haar plichten na te komen in de Belgische maritieme verantwoordelijkheidsgebieden (nationale visserij, pollutiëbestrijding, redding en bijstand, enz ...), dienen er naar aanleiding van de komende uitvoeringsbesluiten omtrent de nieuwe wetten aangaande de bescherming van het marine-milieu en van de Exclusieve Economische Zone, bepaalde maatregelen genomen te worden.

De Marine pleitte dan ook voor de totstandkoming van een goede coördinatie tussen de verschillende verantwoordelijke Federale en Regionale autoriteiten, wat uiteindelijk zou moeten leiden tot de oprichting van een beleids- en uitvoeringsorgaan.

### ... neemt deel aan "Polex 98"

22 september ll. nam de Aster deel aan "POLEX 98", georganiseerd en geleid door Comopsnav. Het doel van deze oefening was de bevordering van de internationale samenwerking, het uitwisselen van ervaring en het trainen van de bemanningen in mechanische recy-

cling van olievlekken. In geval van accidentele pollutie maken de onderlinge verantwoordelijkheidsdomeinen een internationale samenwerking onontbeerlijk. Toen de observators aan boord van de Aster waren, onder leiding van Flottielje Admiraal Jacques Rosiers, namen ook andere eenheden deel aan de oefening. Voor Nederland: de Rijkswaterstaat met drie schepen en voor Frankrijk: twee eenheden van de Nationale Marine. Polex 98 heeft het voor de verschillende deelnemers mogelijk gemaakt de verschillende technieken, tactieken en procedures m.b.t. pollutiëbestrijding te testen in reële omstandigheden. De bereikte resultaten waren meer dan bevredigend, zowel op het vlak van mechanische recycling als wat de werking van de uitrusting betreft. In de bestrijding van zeevervuiling speelt de Marine een vooraanstaande rol. Dergelijke opdrachten maken, naast vele andere deel uit van de activiteiten die onze Marine in vredetijd ten gunste van de natie uitvoert.

### ... en vindt het wrak van de "Seahunter"

Op 9 oktober werd de voltallige bemanning van de M915 Aster aangemeerd op de Logistiek in Oostende, aan boord ontboden ten gevolge van het verdwijnen van de N52 Seahunter, een vissersschip uit Nieuwpoort. Volgens een Seaking uit Koksijde die een reddingsboei met de scheepsnaam had teruggevonden, verdween het schip met 4 personen aan boord. Om 14.00 uur kreeg de Aster de opdracht om een zoekactie op touw te zetten, met de bedoeling een eventueel wrak terug te vinden. De laatste positie van de Seahunter dateerde van 07.00 uur. Een lijk en wrakstukken waren om 10.50 uur door de Seaking teruggevonden op 1 mijl ten oosten van de boei "Oostdijck". De Aster voer af om 18.00 uur, kwam om 21.30 uur ter plaatse aan en startte de zoekacties. Na enkele welomschreven zones nauwkeurig te hebben onderzocht in functie van de atmosferische omstandigheden (wind, zee, stroming, enz...) vond de Aster op 10 oktober om 23.30 uur een wrak waarvan de afmetingen overeenstemden met die van de Seahunter. Het wrak was moeilijk te benaderen en was volledig in netten gehuld. Toch werden identificatiepogingen met de PAP (poisson autopropulsé) en door duikers aangevat. Met 99 % zekerheid kon worden vermoed wat nadien de waarheid bleek: dit was wel degelijk de Seahunter. Op dit ogenblik krijgt deze gebeurtenis heel wat aandacht in de pers. Vermeldenswaardig hierbij is, dat in België enkel de Marine de mogelijkheid heeft om operaties uit te voeren waarbij een onderzees obstakel moet worden gelokaliseerd, geïdentificeerd en bebakend. Daarbij komt nog het verwittigen van de familie van de vermisten en bijstand in het gerechtelijk onderzoek. Goed werk !



## L'Aster

### ...accueille le Gouverneur de Province

Sur invitation de l'Amiral de division M. Verhulst et consécutivement à la nomination de l'Amiral de flottille J. Rosiers comme Commandant des Opérations Navales (Comopsnav) et Adjoint à l'Amiral Benelux à Den Helder (DABNL), le M915 Aster eut l'honneur d'accueillir pendant le transit de Gand à Zeebrugues, le 21 septembre, le Gouverneur de Flandre Occidentale, Monsieur Paul Breyne, accompagné de 7 membres de la Députation Permanente.

Pendant cette visite, les invités assistèrent à un exposé traitant de la problématique de l'Action de l'Etat en Mer.

Il fut jugé nécessaire de prendre de nouvelles mesures, en fonction des modalités d'exécution des nouvelles lois sur la protection de l'environnement marin et de la zone économique exclusive et cela afin de garantir la souveraineté de l'Etat belge dans les zones juridiques maritimes (telles que la mer territoriale, la zone adjacente, la zone économique exclusive, le plateau continental et la haute-mer) et de respecter ses devoirs dans les zones maritimes sous responsabilité belge (pêche nationale, lutte contre la pollution, sauvetage et entraide, etc ...).

La Marine a donc plaidé pour une coordination optimale entre les différentes autorités régionales et fédérales compétentes. Une coordination qui devrait aboutir à la création de deux nouveaux organes: l'un de décision et l'autre d'exécution.

### ...participe à "Polex 98"

Le 22 septembre dernier, l'Aster prit également part à "POLEX 98", planifié et dirigé par Comopsnav. Les buts de cet exercice sont : la promotion de la coopération internationale, l'échange d'expériences et l'entraînement des équipages à la récupération mécanique d'une nappe d'hydrocarbures. En cas de pollution accidentelle, l'imbrication des zones de responsabilité maritime rend une collaboration internationale indispensable. Alors que les différents observateurs, sous la conduite de l'Amiral de flottille Jacques Rosiers, se trouvaient à bord de l'Aster, les unités suivantes participaient également à l'exercice: pour les Pays-Bas, le "Rijkswaterstaat" avec 3 navires et pour la France, 2 unités de la Marine Nationale. Polex 98 a permis aux différents participants de tester, en conditions réelles, les diverses techniques, tactiques et procédures de lutte antipollution. Les résultats obtenus sont jugés plus que satisfaisants quant à la récupération mécanique et la mise en œuvre des équipements. La Marine joue un rôle indispensable dans la détection et dans la lutte

contre la pollution en mer. Ces missions font partie, parmi d'autres, des activités au profit de la Nation qu'effectue, en temps de paix, notre Marine.

### ... et trouve l'épave du "Seahunter"

Le 9 octobre, l'équipage de l'Aster, amarré à la Logistique à Ostende, est consigné à bord suite à l'annonce de la disparition du N52 Seahunter, un navire de pêche de Nieuwpoort. Ce navire avait été porté disparu, avec 4 personnes à bord, après qu'un Seaking de Koksijde ait retrouvé un radeau de sauvetage portant son nom. A 14h30, l'Aster reçoit mission d'effectuer des recherches, afin de retrouver une éventuelle épave. La dernière position du Seahunter date de 7 heures. A 10h50, un cadavre et des débris sont retrouvés par le Seaking à un mille marin à l'ouest de la bouée "Oostdijk". Après avoir rassemblé son équipage, en rappelant les absents, et après avoir reçu ses dernières consignes, l'Aster appareille vers 18 heures. Il arrive sur place vers 21h30 et commence activement les recherches demandées. Le 10 octobre, vers 23h20, après une inspection minutieuse de plusieurs zones déterminées en fonction des conditions atmosphériques (vent, mer, courant, etc ...), l'Aster trouve une épave correspondant aux dimensions du Seahunter. Des tentatives d'identification par PAP (poisson autopropulsé) et plongeurs ont eu lieu, malgré les difficultés d'approche de l'épave entourée de filets. Elles ont permis une identification à 99 % du navire naufragé, qui se révéla, par la suite, être effectivement le Seahunter.



Seule la Marine est en mesure, en Belgique, d'effectuer ce type d'opérations, qui a pour effet de détecter un obstacle sous-marin, de l'identifier, de le baliser, d'informer les familles des disparus et d'aider l'enquête judiciaire en cours. Du bon travail.



## Nieuws van de P902 LIBERATION

Na de "Dagen van de Marine" en een welverdiend verlof, hernam onze riviernielboot P902 Liberation zijn rondvaart op de binnenwateren, op weg naar nieuwe aanlegplaatsen. De Stad Huy en haar burgemeester-senator Anne-Marie Lizin, die aan boord werd ontvangen, konden de aanwezigheid van onze ambassadeur op 15 augustus, een dag met een grote reputatie in deze regio, erg waarderen.

Eens te meer kon de Marine haar nationaal karakter tonen en morele steun bieden aan een feest dat zijn oorsprong vond in de verering van de stroom en de weldaden die via het water de regio bereiken.

Daarna zette de riviernielboot koers naar Visé voor de "6 heures à la Voile" op 23 augustus, een evenement dat alle liefhebbers uit de provincie of daarbuiten bijeenbracht. Vooraleer het startsein te geven deed de P902 mini-rondvaarten met aan boord politieke en burgerlijke autoriteiten. De aanwezigheid van talrijke toeristen op de oevers van de Maas en de vele pleziervaartuigen verzekerden het succes van deze augustus-zending in de Provincie Luik.

Op 29 en 30 augustus ll. nam de riviernielboot P902 Liberation, de reizende ambassadeur van de Marine deel aan de open-deur dagen van de nautische vereniging VVW LEIE te Gent. Deze club is één van de grootste van België met bijna 300 leden en ongeveer evenveel pleziervaartuigen die er afgemeerd liggen. De zeer actieve reservisten uit de streek, die ook regelmatig intermachten oefeningen organiseren in de regio Gent, kwamen er samen. Voor de Liberation, die er als moederschip fungeerde, was het eens te meer een groot succes en een kans om onze morele steun uit te drukken ten opzichte van de initiatieven van de regio's en hun verenigingen om het toerisme op het water te bevorderen. Na Gent was de P902 te gast in Geel waar hij met het Koninklijk Marinekadettenkorps "KEMPEN" het 30-jarig bestaan van de Yachting Club Geel vierde tijdens een groots opendeur weekend. Voor de Marine betekende dit een goede gelegenheid om het contact levendig te houden met een vereniging die dezelfde waarden verkondigt, zoals ondermeer: solidariteit, vriendschap, zichzelf overtreffen, leren leven in gemeenschap en verdraagzaamheid. Meer dan 200 genodigden namen er deel aan de openingsreceptie.

## Nouvelles du P902 LIBERATION

Après les "Journées de la Marine" à Zeebrugge et un congé bien mérité, notre vedette P902 Libération a repris la tournée des voies d'eau intérieures et de leurs villes phares. Huy et sa sénatrice bourgmestre Anne-Marie Lizin, reçue à bord, ont pu apprécier la présence de notre ambassadeur pour un 15 août de fameuse réputation en région mosane.

La Marine a pu ainsi démontrer, à nouveau, son caractère national et donner un support moral à une fête dont les origines sont à trouver dans la glorification du fleuve et des bienfaits apportés par son eau à la région.

Ensuite, la vedette a rallié Visé le 23 août pour les "6 Heures à la Voile", événement qui a rassemblé tous les mordus de la région. Le P902 a alors effectué plusieurs mini-croisières

avec, à son bord, les autorités politiques et civiles, avant de donner le signal du départ. La présence de nombreux touristes sur les bords de Meuse et d'une multitude de bateaux de plaisance de toutes provenances ont assuré le succès de ce détachement aoûtien en Province de Liège.

La Libération a également assisté, les 29 et 30 août, aux journées portes ouvertes du club nautique VVW LEIE à Gand. Ce club est un des plus grands de Belgique avec près de 300 membres et presque autant de bateaux de plaisance amarrés dans ses bassins. Ce fut l'occasion de retrouver les réservistes de la région, très actifs car ils organisent régulièrement des exercices interforces dans les environs de Gand. Un grand succès de foule pour la Libération, qui fait office de grande soeur et qui démontre le soutien moral de la Marine aux initiatives prises par les régions et leurs fédérations pour développer le tourisme sur l'eau. Après Gand, il s'arrêta à Geel où le Corps Royal des Cadets de la Marine "KEMPEN" animait les 30 Ans du Yachting Club, en compagnie des plaisanciers, au port de la ville. Ce fut une très belle opportunité pour la Marine de perpétuer le contact avec une association qui professe les mêmes valeurs que la Marine comme, par exemple, la solidarité, l'amitié, le dépassement de soi, l'apprentissage de la vie en société et la tolérance. Plus de 200 invités de marque ont assisté à la réception d'inauguration des festivités.



Rondvaart van de Liberation  
La Libération en tournée

Foto - Photo: B. Mercier



## De interventiewagen van de Marine staat model

De interventiewagen van de Marinebasis van Zeebrugge oogst heel wat belangstelling. Sinds de "Dagen van de Marine" willen alle tentoonstellingen of evenementen i.v.m. veiligheid onze wagen strikken. De interventiewagen verzekert ook de wachtdienst voor de schepen tijdens hun sluitingsperiode.



Het interventieteam in volle actie  
L'équipe d'intervention en action

Recent was de wagen te zien op de "Straatfeesten" te St.-Kruis tijdens een expositie rond veiligheid. Daarbij waren drie leden van het interventieteam. 20.000 bezoekers konden ons voertuig bezichtigen en toonden heel wat interesse voor het concept en de uitrusting ervan. Meer zelfs: er ontstond een spervuur van vragen over de Marine en haar activiteiten. Ook volgende instanties namen aan de activiteiten deel: de Rijkswacht van Brugge, de Brugse Politie, de Brandweer, het West-Vlaamse Rode Kruis, een Seaking uit Koksijde, de Brugse stedelijke preventiedienst, de Jeugdbrandweer van Nieuwpoort, enz...

## Een nieuwe helikopterpiloot

Vaandrig-ter-zee Gilles COLMANT ontving op 26 september de kwalificatie "boordvlieger", het hoogtepunt na een lange opleiding die begon op 3 augustus 1995. Indien U meer wenst te weten over de piloten en hun training, koop dan voor 250,- BEF de videocassette van SID/TELEVOX met de titel "Alouette III van de Marine". Meer info op het telnr: 02/701 47 58.

## Voiture d'intervention modèle a la Marine

La voiture d'intervention de la base navale de Zeebrugge fait des jaloux. En effet, depuis les "Journées de la Marine", toutes les expositions ou événements en rapport avec la sécurité veulent se l'arracher. Cette voiture d'intervention complète, entre autres, le dispositif de surveillance des navires pendant les périodes de fermeture.

Foto - Photo: J. Camps

Dernièrement, elle a participé à la Kermesse de Bruges Ste. Croix, dans une exposition ayant pour thème la sécurité. Trois membres de l'équipe d'intervention étaient présents. 20.000 visiteurs ont pu voir le véhicule et le public montra beaucoup d'intérêt pour le concept et l'équipement de celui-ci. Plus largement, de nombreuses questions furent posées sur la Marine et ses activités. Les instances suivantes étaient également présentes: la Gendarmerie et la Police de Bruges, les Pompiers, la Croix-Rouge de Flandre Occidentale, un Seaking de Koksijde, le service de prévention de la Ville de Bruges, les Jeunes Pompiers de Nieuwpoort, etc

## Un nouveau pilote d'hélicoptère

L'Enseigne de vaisseau Gilles COLMANT a été breveté pilote de bord, à la date du 26 septembre 98. L'aboutissement d'une longue formation, car il avait commencé son instruction le 3 août 1995. Si vous voulez en savoir plus sur les pilotes et leur entraînement, SID/TELEVOX met en vente une cassette au prix de 250,-BEF dont le titre est "Alouette III de la Marine". Plus d'info au n°tel: 02/701 47 58.



## NAVO Schaakkampioenschap

**T**weede meester Wantiez werd andermaal Belgisch militair schaakkampioen. Samen met Kwartiermeester De Cat, beiden afkomstig van Navcenpers, werd hij opgenomen in de Belgische selectie die deelnam aan de NAVO-kampioenschappen in Portsmouth in Groot-Brittannië van 05 tot 10 oktober 98. Op een totaal van 54 deelnemers kon Fabrice Wantiez zijn prestatie van vorig jaar niet helemaal bevestigen en eindigde ditmaal op een zevende plaats, maar wel opnieuw als eerste Belg. Ben De Cat werkte wegens ziekte een minder geslaagd tornooi af en werd ditmaal 42ste. Proficiat aan beiden!

## Championnat d'échecs à l'OTAN

**L**e Second maître Wantiez, à plusieurs reprises champion militaire belge et le Quartier-maître De Cat, tous deux travaillant à Navcenpers, furent sélectionnés pour représenter la Belgique du 5 au 10 octobre aux Championnats d'Echecs de l'OTAN à Portsmouth, en Grande-Bretagne. Sur un total de 54 participants, Fabrice Wantiez ne put réitérer sa prestation de l'année passée et finit cette fois septième au total, mais premier belge. Ben De Cat, malade, termina difficilement le tournoi à la 42ème place. Bravo à tous deux!



Ben De Cat (zittend) drukt de hand van Jan Timman, één van de beste schaakspelers ter wereld, tijdens een partij simultaan schaken.

Ben De Cat (assis) serrant la main à Jan Timman, l'un des meilleurs joueurs d'échec au monde, lors d'une partie d'échec en simultané.

## Twee verdienstelijke Marineofficieren

**D**e Marine kon zich nogmaals laten opmerken met twee officieren op een eerste podiumplaats op hetzelfde moment. Korvetkapitein J.-P. Robijns was de eerste van zijn promotie in het Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie (KHID), in het Kwartier Sint-Anna te Laken, gewoonlijk derde cyclus genoemd in de Krijgsschool. Hiervoor bekam hij de prijs "Contact" die de beste stagiair van het jaar belooft. Deze prijs sluit twee jaar schitterende studies af, de eerste ervan in het CID ("Centre Interarmées de Défense") in Parijs.

Ook Vaandrig-ter-zee Guy Schotte eindigde als eerste van zijn promotie CCO (Commando Centrale Officier) in de Opsschool te Den Helder waar hij de vorming onderzeebootsbestrijdingsofficier (ASWO) volgde.

## Deux officiers de Marine méritants

**L**a Marine a encore eu l'occasion de se faire remarquer de façon positive puisqu'elle a pu, au même moment, mettre sur la première place du podium deux de ses officiers. D'abord, le Capitaine de corvette J.-P. Robijns qui fut le premier de sa promotion à l'Institut Royal Supérieur de Défense (IRSD) au Quartier Ste Anne à Laeken, pour ce qu'on appelle communément le troisième cycle, ou l'Ecole de Guerre. Il a ainsi reçu le prix "Contact", récompensant le meilleur stagiaire de l'année. Ce prix clôture, dans ce cas, deux ans d'études brillantes, dont la première au CID (Centre Interarmées de Défense) à Paris.

Quant à l'Enseigne de vaisseau Guy Schotte, il a également terminé premier de sa promotion de CCO (Commando Centrale Officier) à Den Helder, à l'Opsschool, où il suivait la formation d'officier de lutte anti-sous-marine (ASWO). Encore bravo!



## Feest bij de Marinekadetten te Luik op 19 september

In het kader van de "Waalse Feesten" vierde het Koninklijk Marinekadettenkorps op 19 september te Luik haar 60ste verjaardag. In het "Parc de la Boverie" vond een grootse parade plaats, gevolgd door de opening van de tentoonstelling waarbij de grote evenementen uit het leven van het Korps en onze Marine werden belicht. Dit alles ging door in het Museum van Moderne en Hedendaagse Kunst in hetzelfde park. Vervolgens werden er talrijke activiteiten aangeboden zoals: een wandelconcert, rondvaarten, demonstraties en diverse sportieve animaties. De Stad Luik voegde er haar programma "Escapade" aan toe, wat het volgende omvatte: voetbal, basketbal, muziekconcerten, straatspektakel, kinderverhalen en schminkbeurten, dansdemonstraties, graffiti, ... Kortom alles om een breed publiek aan te trekken. De Marine was vertegenwoordigd door haar riviernelboot P902 Liberation, de Koninklijke Muziekkapel en de tentoonstelling: "De Marine: gisteren, vandaag en morgen".

Een waar succes in aanwezigheid van Minister William Ancion, Gouverneur Bolland, de bestendige deputatie, de schepenen van de Stad, enz ... De "Jonge Economische Kamers" en "Mars en Mercurius" met hun nationale voorzitter evenals enkele afgevaardigden, profiteerden van de aanwezigheid van de riviernelboot P902 Liberation om een mini-cruise op de Maas te maken, ze kregen uitleg over ondermeer de concepten "Hulp aan de natie" en "de belangen van onze Staat op zee" met hun impact voor de Marine.

Alle zeelieden uit de Luikse omgeving, actieven, oudgedienden, en reservisten werden op dit grote nautisch familiefeest, met hun verwanten uitgenodigd. De dag werd afgesloten met een groot volksconcert en een vuurwerk.

## Fastes des cadets de la Marine à Liège le 19 septembre

Le 19 septembre, à Liège, dans le cadre des "Fêtes de Wallonie", le Corps Royal des Cadets de la Marine célébra son 60ème anniversaire.

Une grande parade inaugurale a eu lieu dans le Parc de la Boverie, suivie de l'ouverture de l'exposition retraçant les grandes étapes de la vie du Corps et de notre Marine au Musée d'Art Moderne et d'Art Contemporain. De nombreuses activités furent ensuite offertes aux spectateurs comme: un concert ballade, promenades en bateaux, démonstrations diverses et animations sportives, .... La Ville de Liège était également active avec son programme "Escapade" qui proposa du football, du basket, des concerts de musique, du spectacle de rue, des contes et maquillages, des démonstrations de danse, graffitis, ... Bref, de quoi réjouir un public large. La Marine était représentée par la vedette P902 Libération, sa Musique Royale et son exposition itinérante: "La Marine: hier, aujourd'hui et demain".

Un succès avec la présence du Ministre William Ancion, du Gouverneur de la Province Bolland, de la députation permanente, des échevins de la Ville, etc ... Les Jeunes Chambres Economiques, Mars et Mercure avec leur président national, et quelques députés ont profité de la présence de la vedette P902 Libération pour faire une mini-croisière sur la Meuse et recevoir des expli-

cations sur, entre autres, les concepts d'"Aide à la Nation", d'"Action de l'Etat en Mer" et leurs implications pour la Marine.

Les marins de la région liégeoise, anciens et actuels, d'active et de réserve, ont répondu présent à ce grand événement familial, et nautique. La journée fut clôturée par un grand concert populaire et un feu d'artifice.



Le passage chez les cadets fera-t-il naître auprès de ces jeunes une vocation pour embrasser une carrière maritime? Foto - Photo: P. Hornez





## Bevrijdingsfeesten en dag der Zeelieden te Antwerpen

Op 4, 5 en 6 september vonden de Bevrijdingsfeesten te Antwerpen plaats. Het was de gelegenheid voor de Krijgsmacht om voor de 54ste maal de bevrijding van de Antwerpse bevolking te herdenken. Op 4 september legde de VZW "Dag der Zeelieden", die vertegenwoordigers in de ganse maritieme wereld telt en dus ook in de Marine, een krans neer aan het monument der Zeelieden. De Marine werkte concreet mee door de aanwezigheid van de Koninklijke Muziekkapel van de Marine evenals een gewapend detachement. De Stafchef van de Marine werd er door Flottielje Admiraal Rosiers vertegenwoordigd. Twee officieren van de Marine werden gehuldigd. De moed en zelfopoffering van de Luitenanten-ter-zee 1ste klasse (b.d.) Cauwenbergh en Daems tijdens de scheepsramp met de "Herald of Free Enterprise" werden door het Organiserend Comité plechtig herdacht. Op 6 september had er een defilé en een kransneerlegging plaats aan het monument met de Engelse tank, het symbool van de bevrijding van Antwerpen. 's Avonds hebben de Muziekkapellen van de Marine en de Luchtmacht deelgenomen aan het traditioneel concert (taptoe) op de Grote Markt.

Op zondag 27 september hadden opnieuw alle zeelui afspraak te Antwerpen om er alle Belgische zeelieden te herdenken die tijdens beide wereldoorlogen ten dienste van hun land en in bevolen dienst hun leven gaven. De plechtigheid vond plaats aan de kerk St. Paulus in aanwezigheid van burgerlijke en militaire autoriteiten, evenals afgevaardigden van de maritieme wereld. De Marine werd er vertegenwoordigd door haar Stafchef. Voor de Belgische maritieme wereld was het een goede gelegenheid om bijeen te komen en elkaar te ontmoeten teneinde de traditionele en beroepsbanden tussen zeelieden met diverse horizons te verdiepen.

Kapitein van de lange omvaart R. Smet, Ere-Commandant-Directeur van de Hogere Zeevaart School en Voorzitter Inrichtend Comité van de "Dag der Zeelieden" samen met Kapitein-ter-zee Goethals, Vertegenwoordiger van Zijne Majesteit de Koning.



Le Capitaine au long-cours R. Smet, Commandant-Directeur Honoraire de l'Ecole Supérieure de Navigation et Président du Comité Organisateur de la "Journée des Marins" et le Capitaine de vaisseau Goethals, Représentant de Sa Majesté le Roi..

Foto - Photo: P. Hornez

## Fêtes de la Libération et Journée des Marins à Anvers

Les Fêtes de la Libération ont eu lieu les 4, 5 et 6 septembre à Anvers. C'était l'occasion pour les Forces Armées de commémorer pour la 54ème fois la délivrance de la population anversoise. Le 4 septembre, l'asbl "Journée des Marins", qui compte des représentants de tout le monde maritime, donc également de la Marine, a déposé une gerbe au Monument aux Marins. La participation de la Marine fut concrétisée par la présence de la Musique Royale de la Marine et d'un détachement armé. L'Amiral de flottille Rosiers représenta le Chef d'Etat-Major de la Marine. Deux officiers de la Marine ont été mis à l'honneur. Le courage et l'héroïsme des Lieutenants (e.r.) Cauwenbergh et Daems, pendant le naufrage du "Herald of Free Enterprise", ont ainsi été célébrés par le Comité organisateur. Le 6 septembre, un défilé et un dépôt de gerbes eut lieu au monument du char anglais, qui symbolise la libération d'Anvers. Le soir, les musiques de la Marine et de la Force Aérienne ont pris part à un concert traditionnel (Taptoe) sur la Grand-Place.

Le dimanche 27 septembre était de nouveau le rendez-vous des marins à Anvers et ce afin de commémorer le souvenir des navigants belges qui ont donné leur vie au cours des deux guerres mondiales et au service du pays en service commandé. La cérémonie se déroula à l'église St-Paul en présence d'autorités civiles et militaires ainsi que de délégués du monde maritime belge. La Marine était représentée par son chef d'Etat-Major. Une occasion de plus pour le monde maritime belge de se réunir et de se rencontrer afin de recimenter les liens professionnels et traditionnels entre les gens de mer de tous les horizons.



## Nieuws van het Legermuseum

De oprichting van een Sectie "Marine" in het Legermuseum te Brussel, is geen science fiction meer. Na een opeenvolging van vergaderingen, de laatste in juli, wordt meer in detail uitgewerkt wat onze ruimte zal zijn. De directie van het Museum die ons een lokatie in de Luchtvaarthal verzekerde, overlegt met de Regie der Gebouwen, KDR en de Marine om de plannen voor een modern geheel op te stellen, waarbij echte scheepsdelen, verzamelingen en audio-visueel materiaal worden gecombineerd. De recentste beslissingen bevestigen het overdekken van de driehoekige koer waar de "Meuse" en de "Avila" zich momenteel bevinden. De bewaring en het onderhoud van beide schepen zullen er alleen maar baat bij hebben.



Goede bewaking voor de "Meuse"  
La "Meuse" sous bonne garde

Op de Esplanade van het Jubelpark werd op 20 september 1998 een stand Marine geïnstalleerd door de VZW "Vrienden van het Legermuseum - Sectie Marine" ter gelegenheid van de 75ste verjaardag van de inplanting van het Legermuseum in het Jubelpark.

Alle VZW's betrokken bij het Museumleven kregen er de mogelijkheid om zich voor te stellen aan het publiek. Er kwamen animaties met tanks en andere voertuigen op de Esplanade, evenals geleide bezoeken aan de diverse prestigieuze zaken van één van de mooiste musea voor militaire geschiedenis ter wereld.



Antwerpse modelbouwers van de club KYMC en één peloton van het "Detachment des Torpilleurs et Marins" heropgesteld voor een weekend op de Esplanade van het Jubelpark.

Les modélistes anversois du club KYMC et un peloton du Détachement des Torpilleurs et Marins reconstitué pour un week-end sur l'Esplanade du Cinquantenaire.

## Nouvelles du Musée de l'Armée

La création d'une section "Marine", au Musée de l'Armée à Bruxelles, n'est plus de la science-fiction. Des réunions successives, dont la dernière en juillet, sont en train de définir plus précisément ce que sera l'espace réservé à la Marine. La direction du Musée, après en avoir garanti l'emplacement dans la salle "Air et Espace", a engagé des discussions avec la Régie des Bâtiments, KDR et la Marine pour établir les plans d'un ensemble moderne, combinant audio-visuel, collections et pièces réelles de navires. Les décisions les plus récentes, quant à elles, confirment la couverture de la cour triangulaire, où se trouvent la "Meuse" et l'"Avila", pour très bientôt. La préservation et l'entretien de ces deux navires n'en seront que mieux facilités.

Un stand Marine fut également tenu le 20 septembre sur l'Esplanade du Cinquantenaire, par l'asbl "Les Amis du Musée de l'Armée-Sectie Marine", à l'occasion du 75ème anniversaire de l'occupation du Cinquantenaire par le Musée de l'Armée.

Toutes les asbl, impliquées dans la vie du Musée, ont eu l'occasion de se présenter au public; des animations avec les blindés et d'autres engins ont eu lieu sur l'esplanade, ainsi que des visites guidées des différentes salles prestigieuses d'un des musées d'histoire militaire les plus intéressants du monde.



Foto's - photos: P. Hornez



## Het patrimonium verhuist

**D**e historische kanonnen van de Marine die sinds de renovatiewerken in het Legermuseum van Brussel intra muros werden gestockeerd, verhuisden naar Brasschaat sedert de maand september.

Onlangs opende de Artillerieschool van Brasschaat een artilleriemuseum, dat tot nog toe enkel bestond uit materiaal afkomstig van de Land- en Luchtmacht. Binnenkort komt er met hulp van de Marine, een sectie scheepsartillerie bij in een nieuwe loods. Stukken, enig in Europa, zoals een 8-loops 40 mm POM-POM kanon, een Duits 37 mm kanon op een cardan gemonteerd die de eventuele slagzij van het schip kan compenseren, complete torens van de algerine-klasse, enz... zullen er na de nodige renovatie tentoongesteld worden.

Het artilleriemuseum is open voor bezoekers. Voor alle verdere inlichtingen, telefoneer naar 03/630 26 52.

## Bezoek van BDZ (Bevelhebber Der Zee-strijdkrachten) aan onze Marine

**D**e Vice-admiraal C. van Duyvendijk, Stafchef van de Koninklijke Marine, ontmoette op 23 september onze Stafchef en de Staf van de Marine te Evere. Na zijn ontvangst door de Chef van de Generale Staf bleef hij de rest van die dag bij de Staf, waar hij gebriefd werd over onze initiatieven en een akkoord ondertekende inzake de activiteiten van MOST in de ABNL organisatie (Admiraal-Benelux).

## Le patrimoine déménage

**L**es canons historiques de la Marine stockés intra muros depuis les travaux de rénovation au Musée de l'Armée à Bruxelles, ont déménagés à Brasschaat depuis le mois de septembre.

L'Ecole d'Artillerie de Brasschaat a ouvert depuis peu un musée de l'artillerie, composé jusque maintenant de pièces provenant de la Force Terrestre et de la Force Aérienne. Bientôt, avec l'aide de la Marine, une section d'artillerie navale s'ouvrira dans un nouveau hangar. Des pièces uniques en Europe, comme un POM-POM composé de huit canons de 40 mm, un canon allemand de 37 mm monté sur un cardan et pouvant compenser la gîte éventuelle du navire, des tourelles complètes d'algerine, etc ... seront prochainement exposées, après rénovation.

Le musée de l'artillerie peut être visité. Pour tout renseignement, vous pouvez téléphoner au 03/630 26 52.

## Visite de BDZ (Bevelhebber Der Zee-strijdkrachten) à notre Marine

**L**e Vice-amiral C. van Duyvendijk, Chef d'Etat-Major de la Marine néerlandaise, a rencontré ZS et l'état-major de la Marine, à Evere, le 23 septembre dernier. D'abord reçu par le Chef de l'Etat-Major, il passa le reste de la journée en compagnie de l'EMM (Etat-Major de la Marine) et signa un accord concernant les activités de MOST dans l'organisation ABNL (Amiral-Benelux).



Vice-Admiraal C. van Duyvendijk wordt bij zijn aankomst ontvangen door de Stafchef van de Marine

Le Vice-amiral C. van Duyvendijk accueilli à son arrivée par la Chef d'Etat-Major de la Marine.

Foto - photo: P. Hornez



## BEVELSOVERDRACHTEN REMISES DE COMMANDEMENTS

### Een nieuwe Commandant voor de Belgica

**O**p 4 september heeft Luitenant-ter-zee A. Vittone het bevel van de Belgica overgenomen tijdens de traditionele wapenschouwing in de Marinebasis van Zeebrugge. Na de Merksem, de Ougrée, de Heist, de Rochefort en de Zénobe Gramme, is dit dus zijn 6de bevelvoering.

Hij vervangt Luitenant-ter-zee 1ste klasse Soetemans die de functie waarneemt enerzijds als Commandant Diensten Comopsnav en anderzijds als 1ste Commandant van onze nieuwe kustwacht de Stern.

**Een vluchtige blik van de wapenschouwing. Van links naar rechts: de uittredende commandant, de intredende commandant, Meneer Pichot, Afdelingshoofd BMM en Flottielje Admiraal C. Thibaut de Maisières, Comopsnav.**



### Un nouveau Commandant pour le Belgica

**L**e Lieutenant de vaisseau A. Vittone a pris le commandement du Belgica le 4 septembre lors de la traditionnelle prise d'armes à la Base Navale de Zeebruges. Après le Merksem, l'Ougrée, le Heist, le Rochefort et le Zénobe Gramme, il en est donc à son 6ème commandement.

Il remplace le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Soetemans qui prend en cumul les fonctions de Commandant Services de Comopsnav et de premier Commandant de notre nouveau garde-côte, le Stern.

**Un instantané de la prise d'armes.**

**De gauche à droite: le commandant sortant, le nouveau commandant, Monsieur Pichot, Chef de Département BMM et l'Amiral de flottille C. Thibaut de Maisières, Comopsnav.**

Foto - photo: J. Camps

### Belangrijke herstructurering in de Marine

**S**edert 18 september, datum waarop Flottielje Admiraal Rosiers de functie van Comopsnav overnam, is een nieuwe commando-structuur van toepassing in onze Marine. Inderdaad, Comlognav en Cominav zijn vanaf dat ogenblik ondergeschikt aan Comopsnav. Uiteraard behouden ze tot nader order hun huidige opdrachten en bevoegdheden. De instructiepolitiek die van Cominav afhing (waaronder de taken m.b.t. de binationale scholen) werd overgenomen door de Marine-staf. Kapitein-ter-zee Boden werd aldus de nieuwe stafchef van Comopsnav maar blijft ook Cominav en provinciecommandant van West-Vlaanderen. In de schoot van Comopsnav werden ook twee nieuwe functies gecreëerd: die van adjunct stafchef "logistiek" en adjunct stafchef "personeel". Ze worden respectievelijk bekleed door Kapitein-ter-zee Lambelé (Comlognav) en Fregatkapitein Vanlerberghe (Cominav/DI).

### Restructuration importante à la Marine

**D**epuis le 18 septembre, date à laquelle l'Amiral de flottille Rosiers a repris la fonction de Comopsnav, une nouvelle structure de commandement est d'application dans notre Marine. En effet, Comlognav et Cominav sont, depuis cette date, subordonnés à Comopsnav. Cependant, ils gardent jusqu'à nouvel ordre, leurs missions, attributions et compétences actuelles. La politique d'instruction, qui dépendait de Cominav, est reprise par l'EMM, comme les tâches en rapport avec les écoles binationales. Le Capitaine de vaisseau Boden devient ainsi le nouveau chef d'état-major de Comopsnav, mais demeure Cominav et Commandant de la province de Flandre Occidentale. Deux nouvelles fonctions ont également été créées au sein de Comopsnav: celle de chef d'état-major adjoint "logistique" et chef d'état-major adjoint "personnel" occupées respectivement par le Capitaine de vaisseau Lambelé (Comlognav) et le Capitaine de frégate Vanlerberghe (Cominav/DI).



## Flottielje Admiraal J. Rosiers neemt het Commando over van de Marineoperaties

**F**lottielje Admiraal C. Thibaut de Maisières heeft het bevel van de Marineoperaties overgedragen aan Flottielje Admiraal J. Rosiers. De plechtigheid, had plaats op 18 september 11. in de Marinebasis van Zeebrugge en werd voorgezeten door Divisieadmiraal M. Verhulst.

De Admiraal Rosiers wordt aldus de 18de Commandant van de Marineoperaties en neemt eveneens de functie van Adjunct Admiraal Benelux op zich.

De Admiraal Thibaut de Maisières, was Commandant van de Marineoperaties Comopsnav sedert 23 februari 1993, en tijdens deze periode eveneens bevelhebber van de Marineoperaties in de Adriatische Zee, in Somalië, in de Perzische Golf en in de Baltische Zee.

Hij heeft deelgenomen aan de voorbereiding van de samenwerkingsovereenkomsten met Nederland en werd op 1 januari 1996, de eerste Adjunct Admiraal Benelux. In de loop der jaren legde hij zich er op toe om dit akkoord meer vorm te geven. Op 9 september laatsleden kreeg hij de Gouden Medaille van Nederlandse verdienste aangeboden door de Nederlandse Minister van Landsverdediging.

De Admiraal Thibaut de Maisières, Vleugeladjutant van de Koning, neemt zijn nieuwe functie op bij de Westeuropese Unie, waar hij Flottielje Admiraal H. De Maesschalck vervangt.

## L'Amiral de Flottille J. Rosiers prend le Commandement des Opérations Navales

**L'**Amiral de flottille C. Thibaut de Maisières, a remis le Commandement des Opérations Navales à l'Amiral de flottille J. Rosiers. La cérémonie s'est déroulée le vendredi 18 septembre à la base navale de Zeebruges. Elle était présidée par l'Amiral de division M. Verhulst, Chef d'Etat-Major de la Marine qui procéda à l'investiture.

L'Amiral Rosiers devient ainsi le 18ème Commandant des Opérations Navales et prend également en charge les fonctions d'Amiral Benelux Adjoint (DABNL).

L'Amiral Thibaut de Maisières était Commandant des Opérations Navales de la Base de Zeebruges depuis le 23 février 1993. Durant cette période, il a dirigé les opérations navales en Mer Adriatique, en Somalie, dans le Golfe Persique et en Mer Baltique.

Il avait participé à la préparation des accords de coopération avec les Pays-Bas et était devenu, le 1er janvier 1996, le premier Amiral Benelux Adjoint. Au fil des années, il s'appliqua à concrétiser cet accord et c'est pour cette action qu'il fut décoré, le 9 septembre dernier, de la Médaille d'Or du Mérite national néerlandais par le Ministre de la Défense des Pays-Bas.

L'Amiral Thibaut de Maisières, Aide de Camp de Sa Majesté le Roi, a à présent rejoint sa nouvelle fonction de Conseiller Militaire auprès de la Représentation Permanente de la Belgique auprès du Conseil de l'Union de l'Europe Occidentale (UEO), où il y remplace l'Amiral de flottille H. De Maesschalck.



Zijn opvolger, Admiraal J. Rosiers (links) voerde de functie van Stafchef-Adjunct in de Marine (ZSA).  
Son successeur, l'Amiral J. Rosiers (à gauche) occupait la fonction de Chef d'Etat-Major Adjoint de la Marine (ZSA)

Foto - Photo J. Camps



## Bevelsoverdracht Commando Logistiek

De officiële ceremonie van de bevelsoverdracht van het Commando Logistiek van de Marine had plaats op vrijdag 30 oktober 1998 in Zeebrugge. Kapitein-ter-zee L. Vermaere aangeduid werd om de functie over te nemen van Studiedirecteur van de Koninklijke Militaire School, heeft zijn bevoegdheden overgedragen aan Kapitein-ter-zee J. Lambelé.

Tijdens zijn toespraak heeft de Commandant Vermaere 3 taken opgenoemd die hem opwachtten bij zijn aankomst op 1 april 1997, dewelke hij in goede banen heeft kunnen leiden dankzij zijn personeel: de levering van 3 mijnenjagers CMT aan Frankrijk, de verhuis van de Logistiek van Oostende naar Zeebrugge en de invoering van het informaticasysteem Ilias.

Hij moedigt ons aan om positief te denken in een periode waarin onze maatschappij soms te veel belang hecht aan het materiële. Bepaalde woorden zoals "dank U, glimlachen en dienen", hebben een grote sociale waarde.

Hij eindigde met een dankwoord voor zijn chauffeur, secretaris en steward Kwartiermeester-chef Jean-Pierre Chielens en zijn echtgenote, die hij bedankte met een prachtig boeket bloemen.



Tijdens de receptie ontving mevrouw Vermaere "Max", de mascotte van de Marine, een geschenk van het personeel van Comlognav.

Madame Vermaere, lors de la réception, recevant "Max", la mascotte de la Marine, un cadeau du personnel de Comlognav.



## Remise de commandement a la Logistique

La cérémonie de remise de commandement du Commandement Logistique de la Marine (Comlognav) a eu lieu à Zeebruges le vendredi 30 octobre. Le Capitaine de vaisseau L. Vermaere, désigné pour prendre les fonctions de Directeur des Etudes à l'Ecole Royale Militaire, a remis ses attributions au Capitaine de vaisseau J. Lambelé.



De Commandant Lambelé (rechts), sedert 1994 Hoofd van de Technische Afdeling van de Marine wordt hier aangesteld in zijn nieuwe functie door Flottielje Admiraal Rosiers, Commandant van de Marineoperaties.

Le Commandant Lambelé (à droite), auparavant Chef de la Section Technique à l'Etat-Major de la Marine depuis 1994, est ici investi dans ses fonctions par l'Amiral de Flottille Rosiers, Commandant des Opérations Navales.

Lors de son discours, le Commandant Vermaere a rappelé les 3 tâches qui l'attendaient à son arrivée le 1er avril 97 et qu'il a pu mener à bien grâce aux qualifications de son personnel : la livraison de 3 chasseurs de mines CMT à la France, le déménagement de la Logistique d'Ostende à Zeebruges et le passage au système informatique Ilias.

Il nous encourage à penser positivement tout en rappelant la valeur de certains mots tels que "merci, sourire et servir" à une période où notre société attache parfois trop d'importance aux récompenses matérielles.

Il termina par un remerciement à son chauffeur, secrétaire et steward, le Quartier-maître-chef Jean-Pierre Chielens et par une pensée pour son épouse à qui il remit un superbe bouquet de fleurs.



## LAND'S END - JOHN O'GROATS:

1607 kilometer per fiets dwars door Groot-Brittannië. Topprestatie van Commandant (b.d.) M. Van Der Straeten.

**M**et nog maar één doel voor ogen, verliet Commandant Van der Straeten op 2 juni Oostende: Groot-Brittannië doorkruisen vanuit het meest zuidelijke punt (Land's End) naar het meest noordelijke punt (John o'Groats) om fondsen te verzamelen voor de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.



Familie, vrienden en leden van de Vereniging Hulpbetoon verwelkomen hem bij zijn aankomst te Oostende op 23 juni.  
L'arrivée à Ostende le 23 juin et l'accueil par la famille, les amis et les membres de l'Association d'Entraide.

Foto - photo: J.-C. Vanbostal

De af te leggen reisweg is in Groot-Brittannië bekend onder de naam "Ultimate Great British Challenge" en gebeurt vooral langs secundaire wegen.

Niettegenstaande de weergoden zijn opdracht niet gemakkelijk maakten, heeft hij zijn weddenschap volgehouden: op 66-jarige leeftijd heeft hij 1.607 km afgelegd in 18 dagen en 95.650,- verzameld.

## LAND'S END - JOHN O'GROATS:

1.607 kilomètres à travers la Grand-Bretagne à vélo. L'exploit du Commandant (e.r) M. Van Der Straeten

**P**arti d'Ostende le 2 juin, le Commandant Van der Straeten c'était fixé un challenge: parcourir la Grande-Bretagne du Sud de l'Angleterre (Land's End) au Nord de l'Ecosse (John o'Groats) afin de récolter des fonds pour l'Association d'Entraide de la Marine.

L'itinéraire parcouru est connu en Grande-Bretagne sous le nom de "Ultimate Great British Challenge" et se pratique principalement sur des routes secondaires.

Bien que la pluie et le vent n'aient pas rendu la tâche facile, il a tenu son pari: à 66 ans, il a parcouru 1.607 km à vélo en 18 jours et ainsi récolté 95.650 Francs.



De Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon ontvangt de cheque uit handen van de Commandant Van der Straeten, die zo zijn dankbaarheid betuigt tegenover de Marine, die hem de mogelijkheid heeft geboden om een beroep uit te oefenen dat hij altijd heeft gewaardeerd.

Le Président de l'Association d'Entraide recevant le chèque des mains du Commandant Van der Straeten voulant ainsi exprimer sa gratitude envers la Marine qui lui a permis d'exercer un métier qu'il a toujours apprécié.

Foto - photo: J. Camps



## Proficiat en bedankt Maurice

**D**e Eremeesterchef Maurice Michielssens, hartpatiënt, heeft een topprestatie geleverd : 32 kilometer afleggen tijdens de Mars van de Ijzer. Hij heeft deze heldendaad volbracht in gezelschap van de Kapitein-ter-zee buiten dienst Dewulf. Samen zijn ze gestart om 8.30uur, en kwamen iets voor 14.00uur aan.

De opbrengst van deze gesponsorde mars werd overhandigd aan de Stafchef van de Marine ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

## Bravo et merci Maurice

**L**e Maître-chef d'Honneur Maurice Michielssens, cardiaque, a réalisé un exploit d'envergure: parcourir 32 kilomètres lors de la Marche de l'Yser. Il a réalisé cette prouesse en compagnie du Capitaine de vaisseau en retraite Dewulf. Ayant pris le départ ensemble à 8h30, il se présentèrent à l'arrivée un peu avant 14 heures.

Le bénéfice de cette marche sponsorisée a été remis au Chef d'Etat-Major de la Marine et sera versé à la Caisse d'Entraide de la Marine.



Maurice Michielssens overhandigt een cheque van 16.000 frank aan de Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, Divisieadmiraal M. Verhulst.

Maurice Michielssens remettant le chèque de 16.000 francs au Président de l'Association d'Entraide de la Marine, l'Amiral de division M. Verhulst.

Foto - photo: P. Hornez



## Nieuwe Ereconsul van Frankrijk

**K**apitein-ter-zee (b.d.) R. Zonnekein werd te Brugge op 26 november 1998 tot Ereconsul van Frankrijk benoemd. Hij volgt Kapitein-ter-zee (b.d.) T. Nevens op in deze functie.

## Nouveau Consul Honoraire de France

**L**e Capitaine de vaisseau (e.r.) R. Zonnekein vient d'être nommé Consul Honoraire de France à Bruges à la date du 26 novembre 1998. Il succède au Capitaine de vaisseau (e.r.) T. Nevens.



**De sectie transport krijgt de prijs  
"Via Secura" en schenkt deze aan de Vereni-  
ging voor Hulpbetoon in de Marine**

**D**e prijs "Via Secura" wordt toegekend aan de transportsectie van de Krijgsmacht die de beste score behaalt (het kleinste aantal uiteraard) inzake "ongevallen per gereden kilometer". Ook dit jaar steekt de Groep Gerij van de Marine alle andere eenheden van het Belgisch Leger de loef af. Op 4 november werd te Evere de prijs overhandigd door een lid van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, de Heer Van Lierde, tijdens een korte plechtigheid in aanwezigheid van Kapitein-ter-zee Goethals, die Admiraal Verhulst vertegenwoordigde.

Blijkbaar is de Marine niet enkel op zee de beste, maar ook op de weg! Felicitaties aan onze professionele en gelegenhedschauffeurs en rijd voorzichtig!

**La section transport reçoit le prix  
"Via Secura" et en fait don à l'Association  
d'Entraide de la Marine**

**L**e prix "Via Secura" est normalement attribué à la section "Transport" des Forces Armées qui obtient le meilleur (le plus petit, bien sûr) rapport "accident par nombre de kilomètres parcourus". Cette année encore, c'est le Groupe Charroi de la Marine qui est en tête de toutes les unités de l'armée belge. Le prix a été remis ce 4 novembre à Evere par Monsieur Van Lierde, membre de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), lors d'une petite cérémonie en présence du Capitaine de vaisseau Goethals, qui représentait l'Amiral Verhulst.

La Marine ne serait pas seulement la meilleure en mer, mais donc aussi sur les routes. Félicitations à tous nos chauffeurs professionnels et occasionnels.



Luitenant-ter-zee Baeyens, eenheidscommandant van GGC (Groep Gerij Charoi), ontvangt de prijs van 10.000 BEF uit de handen van de Heer Van Lierde. Dit bedrag werd gegeven aan het Fonds van Hulpbetoon in de Marine.

Le Lieutenant de vaisseau Baeyens, commandant d'unité de GGC (Groupe Gerij Charoi), recevant le prix de 10.000 francs des mains de Monsieur Van Lierde. Ce montant a été remis au Fonds d'Entraide de la Marine.

Foto - photo P. Hornez



# KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

## BENOEMINGEN - PROMOTIONS

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming) :  
Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement)

1LZ	Dierickx	26/09/98	1MR	Balyu R.	26/06/98	MTR	Audenaert P.	26/06/98
LTZ	Hesbois	26/09/98	1MR	Bogaert E.	26/06/98	MTR	Barbiaux R.	27/09/98
LTZ	Goussaert	26/09/98	1MR	Brulez B.	26/09/98	MTR	Baudour N.	26/06/98
LTZ	Otto	26/09/98	1MR	Bruneel F.	26/06/98	MTR	Bertrand F.	26/09/98
LTZ	Schepens	26/09/98	1MR	Claes G.	26/09/98	MTR	Bracke B.	26/06/98
LTZ	Reveillon	26/09/98	1MR	Crepeele M.	26/06/98	MTR	Broucke G.	27/09/98
2EV	Cambier G.	26/09/98	1MR	De Graeve K.	26/06/98	MTR	Buven J.	27/09/98
2EV	De Vleeschauwer	25/09/98	1MR	De Maertelaere E.	26/09/98	MTR	Callewaert F.	27/09/98
2EV	Dubuisson V.	26/09/98	1MR	Demoor	26/06/98	MTR	Cornez P.	27/09/98
2EV	Geerinckx T.	26/09/98	1MR	De Ryck W.	26/09/98	MTR	Coppens M.	26/06/98
2EV	Henry F.	25/09/98	1MR	Dechene M.	26/06/98	MTR	De Gryse P.	27/09/98
1MP	Baeyens D.	26/09/98	1MR	Defoer P.	26/09/98	MTR	Demuyne G.	27/09/98
1MP	Cortel	26/06/98	1MR	Delbaere F.	26/06/98	MTR	Depraetere O.	26/06/98
1MP	Collignon J.	26/09/98	1MR	Demeyer H.	26/09/98	MTR	Devriendt S.	26/06/98
1MP	De Roo M.	26/09/98	1MR	Dobbelaere J.	26/09/98	MTR	Droissart O.	26/06/98
1MP	Declerck R.	26/09/98	1MR	Dormont J.	26/09/98	MTR	Garreyn X.	27/09/98
1MP	Depierreux J.	26/09/98	1MR	Duchemin O.	26/09/98	MTR	Henkens S.	27/09/98
1MP	Kuys R.	26/09/98	1MR	Elst J.	26/06/98	MTR	Heynen C.	27/09/98
1MP	Legein R.	26/09/98	1MR	François J.	26/09/98	MTR	Hotton B.	26/06/98
1MP	Van Hyfte A.	26/09/98	1MR	Garcy P.	26/06/98	MTR	Lammens D.	26/09/98
1MP	Willaert F.	26/09/98	1MR	Geldhof K.	26/06/98	MTR	Lefevre E.	26/09/98
1MC	Bar Y.	26/09/98	1MR	Gondry D.	26/06/98	MTR	Lefevre P.	26/06/98
1MC	Blontrock F.	26/06/98	1MR	Grzeskowiak B.	26/06/98	MTR	Maesen P.	26/06/98
1MC	Booten G.	26/09/98	1MR	Heselmans P.	26/06/98	MTR	Marcelis M.	26/06/98
1MC	Carrein L.	26/06/98	1MR	Heuze V.	26/06/98	MTR	Mollet O.	26/06/98
SMU	Coenen L.	26/06/98	1MR	Hornez	26/09/98	MTR	Pauwels P.	27/09/98
1MC	Coopman B.	26/06/98	1MR	Hyndrickx K.	26/06/98	MTR	Perraux C.	26/06/98
1MC	Dalle A.	26/09/98	1MR	Kinnaer D.	26/06/98	MTR	Praet L.	27/09/98
1MC	De Vis P.	26/06/98	1MR	Koeks P.	26/06/98	MTR	Quenon P.	27/09/98
1MC	De Waele A.	26/09/98	1MR	Landerloos S.	26/06/98	MTR	Rasseneur D.	26/06/98
1MC	Deblauwe P.	26/06/98	1MR	Lauwers H.	26/06/98	MTR	Rouzee G.	27/09/98
1MC	Devriendt P.	26/06/98	1MR	Loneux S.	26/06/98	MTR	Schaepdrijver P.	26/06/98
1MC	Fery F.	26/09/98	1MR	Lorce P.	26/09/98	MTR	Staessen F.	27/09/98
1MC	Fraeyman F.	26/09/98	1MR	Masschaele A.	26/06/98	MTR	Van Baeten C.	27/09/98
1MC	Hebbelinck C.	26/09/98	1MR	Renard A.	26/06/98	MTR	Van Dun P.	27/09/98
1MC	Leben R.	26/09/98	1MR	Roisin B.	26/06/98	MTR	Van Durme M.	27/09/98
1MC	Maes R.	26/09/98	1MR	Saillé S.	26/09/98	MTR	Van Son A.	27/09/98
1MC	Mahieu M.	26/09/98	1MR	Schepens P.	26/06/98	MTR	Vanden Broecke K.	26/09/98
1MC	Matton F.	26/09/98	1MR	Servais S.	26/09/98	MTR	Vander Elst E.	27/09/98
1MC	Meyers C.	26/09/98	1MR	Tillemans H.	26/09/98	MTR	Van Laethem J.	26/06/98
1MC	Regent I.	26/09/98	1MR	Tonnon A.	26/09/98	MTR	Vandenbergh K.	26/06/98
1MC	Rogiers D.	26/06/98	1MR	Van Aerschot W.	26/09/98	MTR	Vantuyckom D.	27/09/98
1MC	Rotty R.	26/09/98	1MR	Van der Speeten B.	26/06/98	MTR	Vertommen B.	26/09/98
1MC	Sinnaeve M.	26/09/98	1MR	Van Hastel E.	26/09/98	MTR	Viste J.	26/09/98
1MC	Van Bossuyt S.	26/09/98	1MR	Van Herck J.	26/06/98	MTR	Warnimont C.	27/09/98
1MC	Van de Walle F.	26/09/98	1MR	Van Uffelen D.	26/09/98	MTR	Ziccardi A.	26/06/98
1MC	Vanderlinden E.	26/09/98	1MR	Vandenberghe P.	26/06/98	KMC	Di Naro M.	26/09/98
1MC	Vanhee H.	26/09/98	1MR	Vanneste G.	26/06/98	KMC	Gérard	26/09/98
1MC	Vanoverberghe B.	26/09/98	1MR	Vanslambrouck P.	26/06/98	KMC	Jamine M.	26/09/98
1MC	Vercruyssen D.	26/06/98	MTM	De Mey F.	27/09/98	KMC	Prévo J.-P.	26/09/98
1MC	Visee J.	26/09/98	MTM	Mommens P.	27/09/98	KMC	Tomanski M.	26/09/98
1MC	Zeebroeck E.	26/06/98	MTM	Schoolmeesters T.	27/09/98	KMC	Tourtois S.	26/09/98
1MC	Wilmotte A.	26/09/98	MTM	Soens M.	27/09/98	KMC	Tourtois Ph.	26/09/98
1MR	Appeltants J.	26/06/98	MTM	Verleye J.	26/06/98	1MT	De Smet B.	01/09/98
1MR	Baecke Ch.	26/06/98	MTR	Aubinet G.	27/09/98	1MT	Swenne K.	01/06/98
						MA1	Bosteels F.	01/09/98



# AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE

## ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer - Numéro de coque	Land - Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port	Opmerking - Remarque
CORALLINE	A790	FR	07/08/98	12/08/98	OOSTENDE	
BRASIL	U27	BR	21/08/98	25/08/98	ANTWERPEN	
BROCKLESBY	M33	UK	21/08/98	26/08/98	ANTWERPEN	
MIDDELBURG	M858	NL	25/08/98	24/08/98	OOSTENDE	MOST
ULM	M1083	D	06/09/98	21/09/98	OOSTENDE	MOST
MAASSLUIS	M856	NL	07/09/98	10/09/98	OOSTENDE	
LUTTEUR	A673	F	19/09/98	24/09/98	ZEEBRUGGE	
ÉLAN	A768	F	21/09/98	24/09/98	ZEEBRUGGE	
BUYSKES	A904	NL	02/10/98	05/10/98	OOSTENDE	
L'AUDACIEUSE	P682	FR	02/10/98	10/10/98	ANTWERPEN	
MIDDELBURG	M858	NL	20/10/98	05/11/98	OOSTENDE	MOST
LIVERPOOL	D92	UK	15/10/98	19/10/98	ANTWERPEN	
AREZZO	L111	UK	26/10/98	27/10/98	OOSTENDE	
URK	M861	NL	10/11/98	03/12/98	OOSTENDE	MOST
AREZZO	L111	UK	10/11/98	11/11/98	OOSTENDE	
MIDDELBURG	M858	NL	13/11/98	26/11/98	OOSTENDE	MOST
AREZZO	L111	UK	17/11/98	18/11/98	OOSTENDE	
VIDAR	N52	NO	19/11/98	20/11/98	ANTWERPEN	STANAVFORCHAN
MAALOY	M342	NO	19/11/98	20/11/98	ANTWERPEN	STANAVFORCHAN
CROMER	M103	UK	19/11/98	20/11/98	ANTWERPEN	STANAVFORCHAN
DORDRECHT	M852	NL	19/11/98	20/11/98	ANTWERPEN	STANAVFORCHAN
VÖLKLINGEN	M1087	D	19/11/98	20/11/98	ANTWERPEN	STANAVFORCHAN
VIDAR	N52	NO	20/11/98	23/11/98	BRUSSEL	STANAVFORCHAN
MAALOY	M342	NO	20/11/98	23/11/98	BRUSSEL	STANAVFORCHAN
CROMER	M103	UK	20/11/98	23/11/98	BRUSSEL	STANAVFORCHAN
DORDRECHT	M852	NL	20/11/98	23/11/98	BRUSSEL	STANAVFORCHAN
VÖLKLINGEN	M1087	D	20/11/98	23/11/98	BRUSSEL	STANAVFORCHAN
VIDAR	N52	NO	24/11/98	26/11/98	OOSTENDE	STANAVFORCHAN
MAALOY	M342	NO	24/11/98	26/11/98	OOSTENDE	STANAVFORCHAN
CROMER	M103	UK	24/11/98	26/11/98	OOSTENDE	STANAVFORCHAN
DORDRECHT	M852	NL	24/11/98	26/11/98	OOSTENDE	STANAVFORCHAN
VÖLKLINGEN	M1087	D	24/11/98	26/11/98	OOSTENDE	STANAVFORCHAN
ALKMAAR	M850	NL	27/11/98	30/11/98	GENT	
VLAARDINGEN	M863	NL	27/11/98	30/11/98	GENT	
AREZZO	L111	UK	01/12/98	02/12/98	OOSTENDE	
L'AUDACIEUSE	P682	FR	04/12/98	08/12/98	BRUGGE	
JAGUAR	A750	FR	11/12/98	14/12/98	ANTWERPEN	
LYNX	A751	FR	11/12/98	14/12/98	ANTWERPEN	
TIGRE	A754	FR	11/12/98	14/12/98	ANTWERPEN	
LION	A755	FR	11/12/98	14/12/98	ANTWERPEN	
URK	M861	NL	12/01/99	21/01/991	OOSTENDE	
URK	M861	NL	09/02/99	05/03/98	OOSTENDE	MOST





#### **UK L111 AREZZO**

Waternverplaatsing - déplacement: 185 T

Lengte - longueur: 33,2 m

Breedte - largeur: 8,61 m

Diepgang - tirant d'eau: 1,42 m

#### **NO N52 VIDAR**

Waternverplaatsing - déplacement: 1673 T

Lengte - longueur: 64,8 m

Breedte - largeur: 12 m

Diepgang - tirant d'eau: 5 m



#### **UK M103 CROMER**

Waternverplaatsing - déplacement: 484 T

Lengte - longueur: 52,5 m

Breedte - largeur: 10,5 m

Diepgang - tirant d'eau: 2,3 m

#### **D M1087 VÖLKLINGEN**

Waternverplaatsing - déplacement: 463 T

Lengte - longueur: 47,1 m

Breedte - largeur: 8,3 m

Diepgang - tirant d'eau: 3 m





## Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



ADF H. DE MAESSCHALCK  
01/10/98

CPF F. GEVERS  
01/10/98



CPV L. BEERLANDT  
01/10/98

KMC J. DE CLOEDT  
01/10/98

## Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâtres repris ci-dessous sont mis en disponibilité ou prennent leur pension. Le rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



1MC L. HANSSEN  
01/10/98

## Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



Ere-Aalmoezenier J. DE PESTEL



KTZ (b.d.) P. VAN SCHOONBEEK



CPV (e.r.) J.-P. PAJOT



LTZ (R.) R. COUVREUR



1OM(b.d.) J. SIMONS

MTC (b.d.) R. GOOSSENS

MTR D. LECH



## Afscheid van Kapitein-ter-zee P.M.J. VAN SCHOONBEEK

Op 31 oktober jongstleden overleed Kapitein-ter-zee Paul Van Schoonbeek te Oostende. Met hem, verlaat één van de markante officieren onze Marine. Geboren te Vlissingen (NL) op 4 mei 1921, startte hij zijn carrière als leerling aan boord van het opleidingsschip "MERCATOR" bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog. Zoals de meeste cadetten van zijn promotie sloot hij zich in mei 1941 aan bij de "Royal Navy".

Na zijn officiersopleiding aan het "Royal Naval College" te Dartmouth en de Artillerieschool te Chatham, diende hij aan boord van HMS Totland, Gorleston en Buttercup. Hij nam deel aan konvooien in de Atlantische Oceaan, in de Middellandse Zee en aan de invasie in Noord-Afrika en Normandië.

Vanaf 1946 voerde hij verschillende functies uit aan boord waaronder: Commandant van de "MMS 1020" van mei 1946 tot februari 1947, Navigatie-officier aan boord van de "LTZ Billet" van februari 1947 tot augustus 1948, Commandant van de "MMS 189" van maart 1949 tot september 1949, Commandant van de "Lecointe" van januari 1951 tot juli 1953, Commandant van de "Valcke" in 1953 (met een opdracht naar Belgisch Congo), Commandant van de "Breydel" van juni 1955 tot februari 1956.

Achtereenvolgens werd hij ook nog Commandant van de Nautische School (april '57 - februari '60), Commandant van het Mijnenveegcentrum te Oostende (maart '60 - februari '61), Adjunct-Chef Staf Benelux en Hoofd van het Bureau NATO-oefeningen (november '64 - juli '67) en uiteindelijk Commandant van de Logistieke Groepering van februari 1972 tot einde loopbaan op 1 juli 1977.

In 1988 schreef hij een boek genaamd "Korvet" dat handelt over de geschiedenis van de Belgische zeelui aangeworven bij de "Royal Navy" tijdens de Tweede Wereldoorlog. Dit werk is nog altijd een referentie voor de geïnteresseerden van onze historiek van de Marine.

Sedert een vijftal jaar werd Kapitein-ter-zee jammer genoeg blind. Overeenkomstig zijn filosofische overtuigingen had zijn begrafenis plaats in strikte intimiteit op donderdag 5 november 1998.

## Le Capitaine de vaisseau P.M.J. Van Schoonbeek nous a quitté

Le Capitaine de vaisseau Paul Van Schoonbeek est décédé à Ostende le 31 octobre. C'est une figure marquante des officiers qui ont fait l'histoire de notre Marine qui nous quitte.

Né à Vlissingen (NL) le 4 mai 1921, il était élève officier à bord du "Mercator" à la déclaration de la seconde guerre mondiale. En mai 1941, il rejoint la Royal Navy comme la plupart des cadets de sa promotion. Il suivra une formation au "Royal Naval College" de Dartmouth et à l'Ecole d'Artillerie à Chatham. Il servira à bord des HMS Totland, Gorleston et Buttercup. Il participa aux convois en Atlantique Nord, en Méditerranée et aux débarquements d'Afrique du Nord et de Normandie.

A partir de 1946, il exercera les fonctions suivantes à bord : Commandant du MMS 1020 de mai 1946 à février 1947, Officier navigateur à bord du LTZ Billet de février 1947 à août 1948, Commandant du MMS 181 de mars à septembre 1949, Commandant du Lecointe de janvier 1951 à juillet 1953, Commandant du Valcke en 1953 (avec lequel il se rendra au Congo belge), Commandant du Breydel de juin 1955 à Février 1956.

Il deviendra ensuite successivement, Commandant de l'Ecole Nautique (avril '57 - février '60), commandant du centre de dragage d'Ostende (mars '60 - février '61), Chef-Adjoint à l'Etat-Major et Chef du Bureau Exercices-OTAN (novembre '64 - juillet '67), Commandant de l'école de la guerre des Mines (juillet '67 - novembre '69) et enfin, commandant du Groupement Logistique de février 1972 jusqu'à la date de sa retraite le 1er juillet 1977.

Il écrira encore en 1988 'Corvette', un ouvrage relatant l'histoire des marins belges engagés dans la "Royal Navy" lors de la deuxième guerre mondiale. Ce document fait toujours référence auprès des passionnés de l'histoire de notre Marine.

Le Capitaine de vaisseau Paul Van Schoonbeek était malheureusement devenu aveugle depuis près de cinq ans. Ses obsèques ont eu lieu, conformément à ses convictions philosophiques, dans la plus stricte intimité le jeudi 5 novembre.



# IN MEMORIAM

1914  1918

Quatre-vingts ans se sont écoulés depuis la fin heureuse de la 1ère guerre mondiale et la Victoire de novembre 1918.

Neptunus ne peut laisser passer cet anniversaire sans rappeler le sacrifice suprême de nos marins et saluer la mémoire des nombreux officiers et marins qui sur les transports nationaux et étrangers remplirent une tâche au-dessus de tout éloge et luttèrent avec un héroïsme sans pareil contre les navires et les sous-marins allemands pour apporter renforts et munitions à nos armées combattantes et vivres pour les populations civiles.

Rappelons que parmi les 125 navires de mer composant notre flotte marchande en 1914, 52 disparurent dont 46 furent avec certitude coulés du fait de l'ennemi. Plus de 300 de leurs marins perdirent la vie et parmi eux 34 officiers de pont dont 19 capitaines au long-cours et 18 officiers mécaniciens.

Nous en donnons ici une liste peut-être incomplète que nous avons tiré du livre "Nos héros morts pour la Patrie" édité en 1921.

"Afin que leur mémoire se perpétue dans nos cœurs".

ABEL, L.-F. né à Anvers en 1884, 1er mécanicien sur le Syrie, torpillé en décembre 1917, sur la route de Rotterdam, 36 officiers et marins ont perdu la vie sur ce bâtiment.

ACHTERGAEL, J., capitaine au long cours, décoré de la croix de 1re classe à titre posthume; disparu au cours de la guerre par suite de torpillage ou de capture.

ARDAEL, T.-A. né à Flessingue de parents belges, en 1878, 3e lieutenant sur le Keltier, torpillé le 28 septembre 1918. 37 officiers et marins ont disparu avec lui dans les flots. Cet officier avait échappé au naufrage de l'Elza Alexander en 1917.

BAELE, A.-D.-N. né à Ostende en 1874, capitaine au long cours depuis 1904, commandant du steamer Claire, torpillé en Méditerranée le 12 juillet 1917 sans avis préalable. Le navire disparut en quelques secondes avec ses 25 officiers, marins et passagers.

BALLIEUL, A.-M., né à Flessingue de parents belges, en 1888, 2e lieutenant à bord du Nervier, détruit trahitusement par l'ennemi le 12 octobre 1917. La femme et la fille du capitaine en même temps que 22 personnes furent victimes de cette catastrophe.

BECK, C.-L., né à Anvers en 1886, 1er lieutenant sur le steamer Espagne, qui sombra par suite d'explosion attribuée à l'action de l'ennemi en décembre 1917. Trois hommes sur les 24 officiers et marins du navire échappèrent au naufrage.

BILLIAERT, H.-E., né à Nieuport en 1885, 2e lieutenant, péri avec l'Euphrates, vapeur belge, torpillé par un sous-marin le 22 janvier 1917, en plein océan Atlantique, bien qu'il fût affecté à la Commission for Relief in Belgium et porteur d'un sauf-conduit allemand, sans aucun avis préalable. Un seul des 31 officiers et marins qui formaient l'équipage parvint à se sauver, s'étant cramponné pendant treize heures à une épave et ayant été recueilli par l'embarcation d'un vapeur anglais torpillé dans les mêmes parages.

BONDE, H., né à Bredene en 1895, 2e lieutenant à bord du Syrie; disparu avec lui.

BRAIVE, J.-P.-C., né à Jemeppe-sur-Meuse en 1872, 1er mécanicien à bord de l'Egypte, torpillé en 1917 sans avis préalable et disparu sans laisser aucune trace, avec les 26 officiers et marins que le montaient.

COGGHE, E.-A., né à Flessingue de parents belges en 1895, 3e officier à bord de l'Egypte et disparu avec ce bâtiment.

DEBROCK, J.-E., né à Ostende en 1882, capitaine du vapeur belge Antigoon jusqu'en 1915, puis commandant du steamer Menapier, détruit au large de Margate en 1915 par un sous-marin. Le navire sombra en moins de trente secondes, entraînant dans les flots tous ceux qui le montaient : en dehors de l'officier prénommé, sa femme, sa fille, le 1er lieutenant, le 1er mécanicien et 10 hommes d'équipage.

DE PAUW, E.-H.-Ch., né à Ostende en 1892, 1er lieutenant sur le Gasconier, détruit par une mine sous-marine dans la mer du Nord en août 1918. L'équipage avait pu prendre place dans les deux canots de sauvetage immédiatement mis à la mer ; l'un de ceux-ci fut mis en morceaux par suite d'une dernière explosion et les six hommes qui le montaient, dont l'officier De Pauw, disparurent instantanément, sauf le 3e officier, qui fut aperçu nageant d'un bras, l'autre ayant été emporté, et ayant des blessures d'un côté de la figure. Les autres ne purent être sauvés.

DE WINTER, J.-J.-H., né à Anvers en 1888, 3e mécanicien à bord de l'Euphrates ; a disparu avec ce navire.

DUBOIS, C.-L., né à Ostende en 1876, capitaine au long cours, commandant du Nervier, dont on a vu plus haut qu'il disparut en 1917.

DUPONT, A.-D.-B., né à Seraing en 1867, chef mécanicien à bord du Londonier, coulé par un sous-marin au large de Sainte-Catherine S. Point (Manche) sans aucun avis préalable. Ce naufrage fit douze victimes.

ERNST, G., né à Saint-Gilles-Bruxelles en 1898, 3e officier sur le Chinier, qui fut canonné puis détruit par un sous-marin allemand en juin 1918. L'équipage avait pu se réfugier dans deux embarcations, une grande et une petite, la première traînant l'autre à sa remorque ; la mer grossissant, la chaîne réunissant les deux canots se rompit et le plus petit chavira. Malgré tous les efforts de leurs camarades, ses occupants, parmi lesquels l'officier prénommé, disparurent un à un parmi les flots démontés.

FONTAINE, D.-J., né à Ostende en 1889, 3e officier à bord du Syrie, disparu avec ce bâtiment.



GHYS, Ch.-L., né à Flessingue de parents belges en 1885, disparu à bord de l'Egypte, dont il était le 2e lieutenant.

HEDGREN, F., né à Anvers en 1890, en mécanicien à bord de l'Elisabethville, qui fut torpillé le 6 septembre 1917, au large de l'île d'Yeu, par un sous-marin ennemi. Le sous-marin avait été aperçu quelque temps avant l'attaque. Le capitaine manoeuvra pour essayer d'échapper aux corsaires : pendant ce temps, tout le personnel de quart de la machine resta à son poste malgré le danger. Quand l'explosion de la torpille se produisit, la conduite principale de vapeur fut arrachée et la bordée de quart dans les chaufferies, dont Hedgren faisait partie, ne put remonter sur le pont et fut entraînée avec le navire dans l'abîme. Ce torpillage fit treize victimes.

HENDERICKX, Ch., mécanicien;

HIERNAUX, G.-A.-M., capitaine au long cours;

HUBIN, J.-B., mécanicien. Tous trois cités à l'ordre et décorés de la croix du 1re et de 2e classe, ont trouvé la mort au cours de la guerre, par suite de torpillage; ou de capture, après avoir navigué pendant plus d'un an.

HUBERT, E.-V., né à Ostende en 1880, 3e officier à bord du vapeur belge Haelen, qui fut canonné dans la mer du Nord, le 18 mars 1917, par un sous-marin, bien qu'il fût affecté à la Commission for Relief in Belgium et qu'il fût porteur d'un sauf-conduit allemand. Dès le premier coup de canon le bateau fut arrêté; le sous-marin continua néanmoins à tirer; le capitaine fit mettre les canots à la mer. Le sous-marin tira de plus en plus et les projectiles venaient éclater au-dessus des hommes manoeuvrant les canots. La chaloupe de bâbord venait de toucher l'eau et l'équipage s'y installait quand un obus vint frapper le navire et détruisit du même coup l'embarcation, tuant Hubert ainsi que quatre de ses hommes.

LAFERE, Louis, né à Clemskerke (Flandre Occidentale) en 1893, 2e Lieutenant à bord de l'Euphrates; a disparu avec ce bâtiment.

LANGE, V., né à Aulin (Luxembourg) en 1856, 3e mécanicien à bord du Keltier, disparu avec un convoi dont il faisait partie en octobre 1918; les 37 officiers et marins qui montaient le navire disparurent avec lui.

LEENAERS, A.-J., né à Baracando de parents belges en 1888, capitaine au long cours, disparu avec le Keltier.

MAMPAEY, C.-A.-L., né à Anvers en 1892, 2e mécanicien à bord de l'Espagne, disparu avec ce bâtiment.

MECKLEMBURG, H.-H., né à Anvers en 1880, capitaine au long cours, commandait l'Euphrates et disparut avec ce navire.

MONTENY, E.-R., 2e lieutenant;

MOHN, P.-A. tous deux cités à l'ordre et décorés de la croix de 1re classe, disparurent au cours des hostilités par suite de torpillage ou de capture.

PAUWELS, H.-J., né à Anvers en 1891, 2e mécanicien à bord du Syrie, avec lequel il a péri.

PECKER, C.-H.-F., né à Anvers en 1888, capitaine au long cours, commandait l'Espagne, coulé le 24 décembre 1917.

PIRE, C., né à Berchem en 1883, 1er mécanicien à bord du vapeur belge Espagne; est disparu avec ce bâtiment.

PYNSON, M.-H., né à Adinkerke en 1880, 1er officier à bord de l'Egypte, coulé en janvier 1917.

RASMUSSEN, C.-A., né à Anvers en 1885, 1er mécanicien du steamer Euphrates, coulé en janvier 1917.

RAVEEL, M.-J., capitaine au long cours, décoré de la croix de 2e classe, décoration maritime de guerre à titre posthume, disparu au cours des hostilités en cours de navigation.

ROBYNS, A., né à Anvers en 1880, capitaine au long cours, commandait le vapeur Syrie, avec lequel il a péri.

SANGELEER, J.-B.-Ch., né à Anvers en 1880, lieutenant à bord du Gasconier, est cet officier qui fut aperçu nageant d'un bras, l'autre ayant été emporté; avait déjà échappé au naufrage du steamer Hainaut, torpillé par l'ennemi le 12 mars 1917.

SCHMIDT, L.-M.-N., né à Anvers en 1886, 1er lieutenant à bord de l'Euphrates, péri avec ce bâtiment.

SIERENS, V.-P.-J.-A., né à Bruges en 1890, capitaine au long cours, commandait l'Hastier, navire belge, après avoir servi comme 1er lieutenant à bord du Princesse Clémentine, puis comme commandant du Belgica. L'Hastier fut torpillé le 12 avril 1918; les 17 officiers et marins qui le montaient ont disparu dans les flots.

SMITS, C.-J., né à Anvers en 1891, 2e mécanicien du syrie, disparu avec ce bâtiment. Cet officier avait échappé précédemment au naufrage du steamer Flandres.

SMITS, L.-C., 2e mécanicien à bord du Nervier; péri avec le navire.

THIENPOND, J., né à Molenbeek-Saint-Jean en 1850, 1er mécanicien à bord du de Smet de Naeyer, qui fut détruit, le 6 avril 1918, par des explosions attribuées à des mines sous-marines ennemies. Douze membres de l'équipage ont perdu la vie dans ce désastre.

TIMMERMANS, né à Flessingue de parents belges en 1887, capitaine au long cours, commandait le paquebot Espagne; péri avec son navire.

TORRESEN, P.-Ch.-Th., capitaine au long cours, était 1er lieutenant à bord du Claire, torpillé en 1917 par un sous-marin. Cet officier avait échappé en 1915 au naufrage du "Koophandel".

VAN CANT, N., né à Anvers en 1889, 1er lieutenant au long cours, péri avec le de Smet de Naeyer.

VAN DAMME, A., né à Flessingue de parents belges en 1891, lieutenant au long cours, péri à bord du vapeur belge Menapier, torpillé au large de Margate.

VAN DE CASTEELE, L.-J.-P., né à Flessingue de parents belges en 1888, lieutenant au long cours à bord du Nervier, sombré en octobre 1917, dans un convoi de ravitaillement.

VAN DEN BOSSCHE, H., né à Borgerhout en 1891, lieutenant au long cours, péri avec le Keltier en septembre 1918. Cet officier avait échappé en 1917 au naufrage du steamer Eburon.

VAN OUTRYVE, P.-G., né à Flessingue de parents belges en 1890, lieutenant au long cours à bord du Haelen. Avait servi précédemment sur le Roumanie, sur l'Escaut et sur le Gouverneur de Lantsheere.

VERBARRE, Médard, né à Ostende en 1887, mécanicien à bord de l'Egypte, qui fut coulé le 20 janvier 1917.

VERBEEK, F.-J., né à Schooten (Anvers) en 1896, mécanicien à bord de l'Euphrates; est disparu avec ce navire.

VERGOVEN, P.-J., né à Anvers en 1881, 1er mécanicien du Helier; avait échappé au naufrage du steamer Eburon.

VERMEIRE, J.-A., né à Ostende en 1885, 1er officier sur le Syrie; est disparu avec son bâtiment.

VERNIEUWE, J.-L., né à Anvers en 1875, capitaine au long cours, commandait l'Egypte et perdit la vie avec tous ses marins et officiers (26 victimes).

VROOME, G.-A., né à Ostende en 1894, lieutenant au long cours, disparu dans le naufrage du Keltier. Avait échappé au torpillage du steamer Indutimare, coulé par l'ennemi en 1917.

ZONNEKEYN, F.-P., né à Ostende en 1888, 2e mécanicien de l'Egypte; péri avec ce bâtiment.



## MARINS MORTS AU SERVICE DU PAYS

ALLARY, L., matelot-pêcheur	DOBBELAERE, S., matelot-pêcheur	PROVOOST, H., matelot-pêcheur
ALLEMEERSCH, L., matelot-pêcheur	DOFFEMONT, A. chauffeur	PYSON, Ch., matelot-pêcheur
ANDERSEN, L.-C., graisseur	DROOGENBROOD, A., matelot-pêcheur	ROBBERECHTS, E., garçon
BEIDTS, F., matelot	EVERAERD, E., matelot-pêcheur	ROSIERS, L., cuisinier
BLOCK, Ch.-G., novice	EVERAERD, E., matelot-pêcheur	RYCKEBUSCH, M., chauffeur
BLOMMAERT, E., matelot-pêcheur	EVERAERD, M., garçon	SAELEN, J., matelot-pêcheur
BOELS, H., matelot-pêcheur	FRIES, P.-S., chauffeur	SEVERY, J., patron-pêcheur
BOONROY, A., novice	GOETGEBEUR, F., matelot-pêcheur	SIMONS, H., matelot-pêcheur auxiliaire
BRAAFT, chauffeur	GOGO, A., maître d'équipage	SMISSAER, E., matelot-pêcheur auxiliaire
BULTINCK, A., matelot	GRUNEWALD, E., matelot-pêcheur	SMISSAERT, H., patron-pêcheur
BURCKEL, matelot-pêcheur	GUNST, E., matelot-pêcheur	STOCKMAN, F., cuisinier
CALCOEN, A., matelot-pêcheur	GYS, A., cuisinier	THOMAS, J.L., matelot
CALCOEN, A., matelot-pêcheur	HEMELEERS, F., matelot-pêcheur	USTERWELGHE, E., matelot-pêcheur
CALCOEN, A., matelot-pêcheur	INGEBRELST, E.-I.-L., chauffeur	USTERWELGHE, L., matelot-pêcheur
CALCOEN, S., matelot-pêcheur	INGENAERT, T., matelot-pêcheur	VANDEN EYNDE, P., chauffeur
CARBON, F., matelot-pêcheur	JANSEN, C., chauffeur	VANDEWALLE, J., matelot-pêcheur
CHRISTIAEN, C., patron-pêcheur	JANSSOONE, G., matelot-pêcheur	VANDEWALLE, P., matelot-pêcheur
CHRISTIAEN, H., matelot-pêcheur	KABO, J., matelot-pêcheur	VANDIERENDONCK, C., matelot-pêcheur
CLAES, S.-V., matelot	KEES, B.-J., cuisinier	VAN DYCK, J.-P., charpentier
CLOOTS, L., garçon	KROOTHOEP, J., matelot-pêcheur	VAN GAVER, J., graisseur
COLLEMAN, L., matelot auxiliaire	LAFORCE, A., matelot-pêcheur	VANHOUCKE, matelot-pêcheur
CONWYZER, P., matelot-pêcheur	LAFORCE, E., matelot-pêcheur	VANHOUCKE, matelot-pêcheur auxiliaire
CORNEAU, H., patron-pêcheur	LENAERS, N., matelot-pêcheur	VAN HOVE, matelot
CORNELISSENS, A., chauffeur	LUSYNE, A., matelot-pêcheur	VANHOVE, D., matelot-pêcheur
DAVID, L., matelot-pêcheur	LUSYNE, J., matelot-pêcheur	VAN LENS, J.-A., matelot
DECOCK, C., matelot-pêcheur	MAERTENS, Ch., cuisinier	VAN LOO, A., maître d'équipage
DECOEN, F., chauffeur	MAERTENS, J., matelot-pêcheur	VAN RIEL, L., chauffeur
DEGRUYTER, J., matelot-pêcheur auxiliaire	MAJOR, F., matelot-pêcheur	VAN RIET, G., opérateur de télégr. sans fil.
DEHERDT, S., matelot	MAKELBERGE, A., matelot-pêcheur	VAN SAEVER, E.-P., maître d'équipage
DEKEERSGIETER, M., chauffeur	MEYER, E., matelot-pêcheur	VANTOURNHOUT, E., patron-pêcheur
DEMAN, A., machiniste	MORTIER, F., novice	VANWULPEN, L., matelot-pêcheur
DEMOOR, P.-M., novice	NASSEL, A., matelot-pêcheur	VAULCKE, P., matelot-pêcheur
DENAYER, S.-E., novice	NASSEL, B., matelot-pêcheur	VERCNOCKE, C., matelot-pêcheur auxiliaire
DENIS, J., chauffeur	NOYDENS, J.-B., maître d'équipage	VERCNOCKE, H., matelot-pêcheur auxiliaire
DESAEVER, I., matelot-pêcheur	NYVILLE, B., patron-pêcheur	VERSACK, E.-J., chauffeur
DESSOMER, J., matelot-pêcheur	NYVILLE, H., matelot-pêcheur	WATERSCHOOT, C., matelot
DESSOMER, L., patron-pêcheur	PEERAER, J., garçon	WESTERLINCK, matelot
DEVESTER, L., cuisinier	PHILIPPART, J., chauffeur	WILLEMEN, J.-A., chauffeur
DEVEY, E., matelot-pêcheur	PIETERS, F., matelot-pêcheur	WILLEMSSENS, J.-J., cuisinier
DEWAELE, matelot-pêcheur	PILLOT, C.-C.-H., chauffeur	WOUTERS, Ch., conkeyman
DEWAEY, D., matelot-pêcheur	PONJAERT, J.-P., matelot	YSERWYN, P., matelot
DILLEN, L., soutier	POOTERS, J., soutier	



## WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
 ARDENNE AGRO S.A. - LEGLISE  
 BAERT H. -HASSELT  
 BAEYENS Ch. - HOUTAIN-LE VAL  
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
 BELLEMANS R. - TUBIZE  
 BERO M. - OOSTENDE  
 BERTIEAUX J.-M. - EUGIES  
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE  
 BILLET G. - BRUGGE  
 BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) -  
 DION VALMONT  
 BLAUWET R. - ASSEBROEK  
 BOECKMANS R. - BRUXELLES  
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
 BONNEWIJN F. - TERVUREN  
 BORGHS B. - Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE  
 BOYDENS-WOUTERS M. - OOSTENDE  
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
 BULCKE R. - TURNHOUT  
 BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) -  
 ERPS-KWERPS  
 CEUX J. Flottielje Admiraal (b.d.) - OOSTENDE  
 CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. -  
 BRAINE LE CHATEAU  
 COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE  
 CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE  
 COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
 CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE  
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. (Hre) -  
 BRUXELLES  
 DE COSTER L. Premier maître-chef (e.r.) - IZMIR  
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. Lieutenant de vaisseau  
 1ère Cl. (Hre) - OHAIN  
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE  
 DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM  
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE  
 DELGOFFE V. Capitaine de frégate (Hre) - SCHILDE  
 DELPRAT L. Capitaine de corvette - BRAINE-LE-CHATEAU  
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - BRUGGE  
 DEPOORTER V. - HOEVENEN  
 DEPREZ M. - PARIS  
 DEROO J. - LOVENDEGEM  
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE  
 DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES  
 DESAEGER R. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BRUXELLES  
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD  
 DESMET G. Eerste meester (b.d.) - HALLE  
 DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN  
 DESMYTTER A. - GREZ-DOICEAU  
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
 DE WACHTER M. - KAPELLEN  
 DE WILDE-VANDENEECKHAUT N. Mevr. Wwe.  
 Vice-admiraal (b.d.) - MIDDELKERKE  
 DHONT A. Capitaine de frégate (Hre) - BRUXELLES  
 DOLLENDORF P. - BUTGENBACH  
 DUINSLAEGER M. - Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
 DUMONT-MAROTTE C. Vve. Capitaine de vaisseau (e.r.) -  
 ANHEE

ENEMAN R. Eerste Meester - OOSTENDE  
 ESCH P. - BRUXELLES  
 FALASCA A. - BAUDOUR  
 FRANCK - BRUGGE  
 GELDOLF M. - HASSELT  
 GELUYCKENS D. - Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES  
 GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 GODDAERT M. - EKEREN  
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
 GOOSSENS J. - BLANKENBERGE  
 HANTON J.-M. Quartier-maître chef - OOSTENDE  
 HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN  
 HEILMAN CH. - OOSTENDE  
 HELLEBAUT - AALST  
 HELLEMANS M. Fregatkapitein - ANTWERPEN  
 HENDRIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE  
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
 HERBOTS P. - HASSELT  
 HERMIS SODALES - OOSTENDE  
 HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE  
 HESSENS F. - ANTWERPEN  
 HEUSDENS R. - STOU MONT  
 HISTORICAL CIRCLE-WERM - HOESEL  
 HOLVOET J. Commandant (e.r.) - OOSTENDE  
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -  
 OOSTENDE  
 HOSTE R. - LEERS (FRANCE)  
 HOUZEAU DE LEHAIE Cl. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl.  
 (Hre) - BINCHE  
 HUGET P. Korvetkapitein (R) - ITTERBEEK  
 HUYGENS H. Luitenant-ter-zee - HEVERLEE  
 HYDEX N.V. - RUISBROEK  
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM  
 JACQUES A. Capitaine de frégate (Hre)  
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
 LAUWERS E. - ANTWERPEN  
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Mevr. Wwe. Kapitein-ter-zee -  
 OOSTENDE  
 LEGEIN G. Matroos - BREDENE  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LEKEUX R. - BRUXELLES  
 LELIEVRE M. - LANDEN  
 LENOIR F. Capitaine de frégate (Hre) - LA HULPE  
 LEVEAU P. Capitaine de frégate (Hre) - LINKEBEEK  
 LEYMAN F. - ITTRE  
 LITIERE J. Kapitein-ter-zee - GISTEL  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MAES F. - BRASSCHAAT  
 MARINECLUB - OOSTENDE  
 MARSIA L. Capitaine de corvette - BRUXELLES  
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de corvette (Hre) - BRUXELLES  
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein -  
 ANTWERPEN  
 MEULEMANS J. - GEEL  
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 MICHIELSENS M. Ereemeester-chef - ST. ANDRIES  
 MOENS H. - RUMST  
 MOULART Ph. Capitaine de frégate (Hre) - BRUXELLES  
 MURANGWA N. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. -  
 BRUXELLES  
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE



NACHTERGAELE G. - BERCHEM  
 NAVDETANT - ANTWERPEN  
 NELSON SWEEPERS - TIENEN  
 NYSSSEN L. - VERVIERS  
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK  
 PIERARD R. - JAMBES  
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE  
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) - HALTINNE  
 RAMAEKERS W. Eerste meester-chef (b.d.) - GISTEL  
 REYNIERS O. - SINT-NIKLAAS  
 ROELS E. Erevandrig-ter-zee - BRASSCHAAT  
 ROSIERS J. Capitaine de vaisseau - BRAINE L'ALLEUD  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SAUSSEZ G. - REBECQ  
 SAUVAGE E. - BERCHEM  
 SAUWEN J. Capitaine de frégate (Hre) - BRUXELLES  
 SCHELFHOUT C. - DEURLE  
 SCHLIM A. Vice-amiral Aviateur (e.r.) Chevalier - BRUGGE  
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau - OOSTENDE  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIBRET M. Mme - ST. HUBERT  
 SIEGERS A. - TURNHOUT  
 SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN  
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE  
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE  
 STRUMANE R. Dr. Sc. Erefregatkapitein - MOL  
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY - MALMEDY  
 TAS J. - WAASMUNSTER  
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1ère cl. (e.r.) - TERVUREN  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de flottille - BRAINE-L'ALLEUD  
 THOELEN G. - KOERSEL  
 THOMAS M. - MIDDELKERKE  
 TOREMANS G. - PELLEMBERG  
 TRUSSART B. - BRUXELLES  
 URSEL AYMARD D. - MOULBAIX  
 VAISIERE M. - MONTIGNIES SUR SAMBRE  
 VALCKE - A 950 - ZEEBRUGGE  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE

VAN BELLE L. - GENTBRUGGE  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE  
 VAN BUSSEL M.-R. - Fregatkapitein MAB - GENT  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE  
 VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - ARDOOIE  
 VAN DE GINSTE J. - BRUGGE  
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
 VANDENBERGHE Y. - BRUXELLES  
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER  
 VANDENBULCK P. Korvetkapitein (R) - ANTWERPEN  
 VAN DEN ENDE M. - MERKSEM  
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - MIDDELKERKE  
 VAN DER AVORT N.V. - WILRIJK  
 VAN DER BEKEN - BOUSSU  
 VANDERWAL J. - OOSTENDE  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - LEGLISE  
 VAN ESSCHE Lieutenant de vaisseau 1ère cl. (Hre) - LONGUEVILLE  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN  
 VANLERBERGHE G. Capitaine de frégate - OOSTKAMP  
 VAN NECK D. - AALST  
 VANOVERBEKE Ph. Korvetkapitein - VELDEGEM  
 VAN PARIJS J.-L. - GENVAL  
 VERHEYDEN - BRUXELLES  
 VERHULST L. - ANTWERPEN  
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee ir. - BRUXELLES  
 VILAIN A. - RECOGNE  
 VITTON V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT  
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT - OOSTENDE  
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - LEFFINGE  
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTENDE  
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 7 december 1998  
 Clôturé à la date du 7 décembre 1998

### Bal van de Marine 99

Het traditionele bal van de Marine zal plaats vinden op vrijdag 5 februari 1999 in het Casino Kursaal van Oostende. Dit bal is elk jaar een trekpleiser voor meer dan 1000 personen. Vergeet ook niet dat de volledige opbrengst integraal gestort wordt op de rekening van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine. Dit jaar kunnen we rekenen op twee bekende artiesten: Sandra Kim en Garry Hagger. Een reden te meer om dit evenement voor geen geld te missen!

Voor verdere inlichtingen of indien u een uitnodiging wenst, aarzel dan niet ons te contacteren op het nummer 059/80.66.66.

### Bal de la Marine 99

Le traditionnel Bal de la Marine aura lieu le vendredi 5 février 1999 au Casino Kursaal d'Ostende. Ce bal attire chaque année plus de 1000 personnes. Il est à rappeler que tous les bénéfices sont destinés au fonds d'Entraide de la Marine. Cette année nous pouvons compter sur la présence de deux vedettes de renommée : Sandra Kim et Garry Hagger. Une raison de plus pour ne rater à aucun prix cet événement ! Mais également l'occasion de rencontrer les lecteurs de votre revue maritime préférée...

Pour plus d'informations ou si vous désirez obtenir une invitation au bal, n'hésitez pas à nous contacter au 059/80.66.66.





# OOSTENDE CASINO KURSAAL OSTENDE

5 Februari 1999  
5 Février

Show en Dansensemble "The Sonny Boys" Show et Ensemble de Danse

Discotheek "Studio Barcka" Discothèque

Avondkledij verplicht - Tenue de soirée de rigueur  
Info: 059/80.66.66

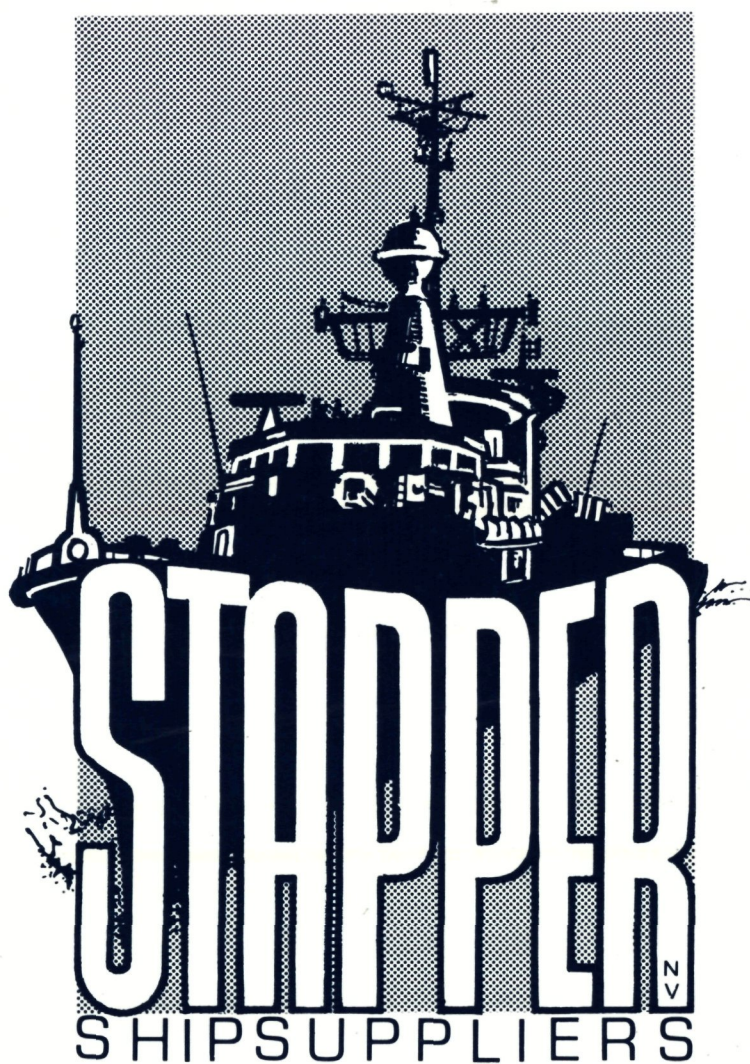


Garry Hagger



Sandra Kim





# **STAPPER & Co n.v.**

---

**Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP**

**Telephone: (03) 541 13 59**

**Telex: Antw. 33.566**

**Telefax: (03) 541 59 37**